THAIHABOOKS
Phụng sự để dẫn đầu
NHÀ XUẤT BẢN THẾ GIỚI



KẺ TRĂN TRỞ

LƯƠNG HOÀI NAM

Những lời khen tặng



Người ta bảo, trí thức là người thích mua dây buộc mình, lo toàn những chuyện không ai khiến lo. Đọc Lương Hoài Nam, tôi thấy anh đúng là tuýp người có cái tâm như vậy. Ngay những chuyện anh bàn về hàng không – lĩnh vực mà anh được đào tạo bài bản và phụng sự suốt mấy chục năm trời – không phải chuyện nào cũng liên quan đến chức phận của anh. Với ngành giáo dục, anh chỉ là "sản phẩm và khách hàng" như anh tự nhận trong một bài viết, mà nói cho đúng, anh chỉ là "cựu khách hàng", vì các con anh đều đã chọn con đường du học nước ngoài, nhưng anh vẫn nhiệt tâm nghiên cứu sâu về giáo dục và có nhiều đề xuất, giải pháp khá thuyết phục. Anh còn mở rộng mối quan tâm của mình đến những vấn đề lớn về kinh tế – xã hội, từ nợ công, kinh doanh bất động sản, tới đường lối phát triển kinh tế, đổi mới nếp sống, nếp nghĩ của người Việt Nam để nâng cao vị thế của đất nước trong hội nhập và cạnh tranh quốc tế,...

Tuy nhiên, điều làm nên khác biệt là Lương Hoài Nam không (hoặc không chỉ) chia sẻ những mối bận tâm với bạn bè, đồng nghiệp bên bàn trà. Hơn 10 năm nay, anh đều đặn viết báo và trả lời phỏng vấn báo chí để bày tỏ chính kiến của mình về những chuyện lẽ ra có thể yên tâm là có người khác lo rồi. Và cơ duyên với báo chí (bản thân anh từng là Tổng biên tập Tạp chí *Heritage* của Vietnam Airlines) đã đưa những ý kiến xây dựng của anh đến với công chúng.

Đọc lại những bài viết của Lương Hoài Nam được tuyển chọn trong tập sách này, tôi rất mừng vì tập sách tạo điều kiện cho bạn đọc tiếp cận với các bài viết của anh một cách hệ thống. Tôi cũng như một số bạn đọc khác có thể không nghĩ như tác giả Lương Hoài Nam về một vài vấn đề nào đó. Tuy vậy, phải nói ở lĩnh vực nào, vấn đề nào, Lương Hoài Nam cũng có những phát hiện riêng, đề xuất được những giải pháp riêng. Điều đáng quý là đa phần những phát hiện và giải pháp đó đều dựa trên khảo cứu, trải nghiệm, có số liệu và ví dụ thực tế minh chứng cập nhật, chứ không phải là sản phẩm của óc tư biện, mặc dù lập luận trong nhiều bài viết cho thấy anh là người có đủ khả năng đưa ra những nhận xét và đề xuất chỉ dựa trên tư duy sắc bén của mình. Điều đáng quý hơn nữa là tất cả nhận xét, phê bình, góp ý, đề xuất của tác giả, kể cả một vài điều có thể bị coi là "nghịch nhĩ", "động chạm" đều xuất phát từ cái tâm của một người luôn trăn trở vì lợi ích chung của đất nước, của cộng đồng.

Tôi thích các bài *Từ lũy tre làng ra biển lớn và Nhận thức về "Tây học"; Nếu chúng ta muốn; Hoa hậu, bóng đá và nỗi nhục chẳng liên quan; Tinh thần doanh nhân kiểu Mỹ và sứ mệnh cà phê Việt*... Điều chinh phục tôi trong những bài viết này là óc quan sát sắc sảo và thái độ thẳng thắn của Lương Hoài Nam. Anh phát hiện ra cái bất bình thường trong những chuyện số đông cho là rất bình thường, để từ đó đặt ra những vấn đề cần suy nghĩ

nghiêm túc và thay đổi.

Viết đến đây, tôi nhớ Thầy học của tôi, GS. NGND. Nguyễn Tài Cẩn, lúc sinh thời Thầy thường tâm sự: "Tôi ngại nhất là hướng dẫn sinh viên giỏi làm luận văn, vì các cô cậu ấy thuộc bài quá, gặp vấn đề gì cũng xếp vào được những cái khung lý thuyết đã có sẵn rồi. Tôi thích hướng dẫn những người biết ngạc nhiên hơn." Tôi hiểu đó là những kinh nghiệm chắt lọc từ một đời nghiên cứu khoa học và dạy học của Thầy – một nhà khoa học, nhà sư phạm xuất chúng, và cũng là những lời nhắc nhở lớp học trò chúng tôi lúc đó. Và đến tuổi này, tôi tin là mình đã thấm được tinh thần ấy: Biết ngạc nhiên để nghĩ lại cả những điều tưởng chừng là "thiên kinh địa nghĩa", những tập quán lâu đời, đó là cơ sở để làm khoa học, cũng là cơ sở để mỗi người, mỗi ngành đổi mới và tiến bộ, để đất nước kịp "sánh vai với các cường quốc năm châu" như ước nguyện của toàn dân tộc được Chủ tịch Hồ Chí Minh nói lên trong bức thư của Chủ tịch gửi học sinh cả nước nhân ngày khai giảng đầu tiên của nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa.

Trân trọng giới thiệu tập sách *Kẻ trăn trở* của TS. Lương Hoài Nam với bạn đọc.

Hà Nội, ngày 11 tháng 6 năm 2015

GS. Nguyễn Minh Thuyết

Nguyên Phó Chủ nhiệm Ủy ban Văn hóa, Giáo dục, Thanh niên, Thiếu niên và Nhi đồng của Quốc hội

Đọc cuốn sách này, sẽ thấy một Lương Hoài Nam – nhà báo chuyên nghiệp.

Một trong các phẩm chất của nhà báo chuyên nghiệp là không từ chối các đề tài, một khi nó đến từ cuộc sống. Không phải nhà báo chọn đề tài, mà cuộc sống "bắt" nhà báo phải viết về cái gì. Mức độ phong phú của các lĩnh vực đề tài tác giả viết khiến bất cứ nhà báo chuyên nghiệp nào cũng có thể phải ghen tỵ: đường sắt, hàng không, xe máy, an toàn giao thông, nợ xấu, thương hiệu, mạng nhện dây điện, thị trường bất động sản, công nghiệp ô tô ở Việt Nam, và nhiều nhất là giáo dục.

Đọc cuốn sách này, sẽ gặp một Lương Hoài Nam – nhà nghiên cứu.

Khó đòi hỏi nhà báo chuyên nghiệp, dù giỏi đến mấy, nhất định phải có kiến thức của nhà nghiên cứu chuyên sâu. Nhưng ở đây nhà báo Lương Hoài Nam đồng thời là nhà nghiên cứu Lương Hoài Nam. Các bài viết có trong tập sách này toát lên chiều sâu của một tư duy nghiên cứu, khai phá, vẻ đẹp của lập luận và tranh biện.

Đọc cuốn sách này, sẽ mến một Lương Hoài Nam – người công dân trí thức.

Tôi vẫn đặc biệt ấn tượng bởi định nghĩa về người trí thức, được biết là xuất phát từ J. P. Sartre, rằng: Trí thức là người hay "xớ rớ vào những chuyện không phải của họ". Là một người chuyên ngành hàng không, Lương Hoài Nam đau đáu với những gì liên quan đến sự phát triển hay sự trì trệ của đất nước. Điều khiến Lương Hoài Nam "vật vã" hơn cả là vấn đề giáo dục của nước nhà. Với một trí thức đúng nghĩa, không thể có cái gì liên quan đến "định

mệnh quốc gia" lại không phải là việc của mình.

Xớ rớ lắm thì trăn trở nhiều thôi, làm sao khác được!

Trần Đăng Tuấn

Nguyên Phó Tổng giám đốc Đài truyền hình Việt Nam, Tổng giám đốc Đài truyền hình An Viên

Lời giới thiệu



Anh Lương Hoài Nam không phải là nhà báo chuyên nghiệp. Công việc thường ngày của anh cũng không phải là nghiên cứu giáo dục. Anh làm việc trong lĩnh vực kinh doanh hàng không và du lịch. Vậy mà trong mấy năm gần đây, anh Nam đã viết hàng chục bài về đề tài cải cách giáo dục đăng tải trên cả báo giấy, báo điện tử và mạng xã hội. Những bài viết của anh luôn đầy ắp tư liệu, được dẫn dắt bởi tư duy mạch lạc và trình bày với văn phong trong sáng, dễ hiểu.

Tôi nghĩ rằng để đọc những bài viết của anh Nam về giáo dục, nên bắt đầu bằng bài viết mang tính tự sự: *Từ lũy tre làng ra biển lớn và Nhận thức về "Tây học"*. Đây cũng là một trong những bài viết mà tôi thích nhất. Câu chuyện từ lũy tre làng đi ra biển lớn hẳn không phải là chuyện riêng của anh Nam, mà là của đa số trong chúng ta. Có lẽ không nên e ngại sáo ngữ mà không khái quát nó lên như câu chuyện của dân tộc.

Trong câu chuyện giáo dục, câu hỏi anh (hay tôi) thuộc về lũy tre làng hay thuộc về biển lớn thực ra không quan trọng lắm. Câu hỏi quan trọng là anh có muốn con anh sống với thế giới rộng lớn hơn thế giới của chính bản thân anh hay không? Nếu chúng ta đã thực sự rành mạch với bản thân mình rồi thì câu hỏi chọn mô hình nào cho giáo dục Việt Nam sẽ không cần phải bàn cãi nhiều nữa.

Đọc những bài anh Nam viết riêng về giáo dục, tôi vẫn nhận ra tư duy của doanh nhân hàng ngày vật lộn với sự khốc liệt của môi trường cạnh tranh. Tôi dạy học và nghiên cứu ở một đại học, công việc của tôi rất khác với công việc của anh Nam. Nhưng có một điểm chung trong suy nghĩ của tôi và anh là khi mình đã chấp nhận sống trong môi trường cạnh tranh của thế giới rộng mở, đôi khi mình phải cất kỹ những bản sắc dân tộc, có thể là rất thiêng liêng với cuộc sống riêng tư của mình, để hòa nhập mạnh mẽ vào cuộc chơi chung, theo những giá trị chung của nhân loại. Nếu không làm được như vậy thì chúng ta chỉ còn cách tự an ủi mình với vị thế của người thua cuộc.

Với tư duy mạch lạc của một doanh nhân có nhiều kinh nghiệm, những bài viết của anh Nam luôn dựa trên những bảng biểu đối sánh, những con số cụ thể. Anh cũng nhìn giáo dục từ quan điểm của thị trường lao động, mong muốn giáo dục đáp ứng một cách hiệu quả nhu cầu của nền kinh tế, thay vì chỉ hướng tới các giá trị chân thiện mỹ.

Hy vọng tuyển tập này với những bài viết của anh Lương Hoài Nam về giáo dục và cả về những chủ đề xã hội khác sẽ đến được tay của nhiều bạn đọc. Tôi tin rằng những trăn trở của anh sẽ gặp gỡ, cộng hưởng với nhiều trăn trở của những người khác, để thai nghén những vận động tích cực của xã hội.

GS. Ngô Bảo Châu
Đại học Chicago, Hoa Kỳ
Viện Toán cao cấp, Việt Nam

Lời nói đầu



Tôi tự nhận mình là kẻ trăn trở. Tôi có nghề để làm, không phải một nghề mà nhiều nghề. So với nhu cầu của mình, cuộc sống của tôi không có gì để phàn nàn.

Nhưng tôi chưa bao giờ giới hạn mình bởi nghề. Đúng hơn là tôi không thể giới hạn những điều quan tâm xung quanh những chuyện nghề. Ngược lại, nghề cho tôi điều kiện đi nhiều, thấy nhiều, cả trong và ngoài nước; càng đi nhiều, thấy nhiều, tôi càng trăn trở, về đủ thứ chuyện trên đời. Thêm vào đó, sự may mắn được sống trong thời đại internet đem đến cho tôi cơ man thông tin về những thứ mà tôi quan tâm. Nhưng internet cũng làm tôi trăn trở nhiều hơn về nhiều thứ hơn.

Mỗi khi trăn trở tôi thường viết báo. Có lúc tôi chỉ viết ra suy nghĩ, cảm xúc của tôi về một vấn đề. Cũng có lúc tôi đề xuất một số việc, giải pháp mà tôi nghĩ có thể làm, nên làm. Tôi cám ơn các tòa soạn báo đã ưu ái tạo điều kiện để tôi chia sẻ những trăn trở với cộng đồng. Chúng ta sống trong một thế giới chia sẻ, từ kinh tế, thông tin cho đến các giá trị khác. Chúng ta không nhất thiết phải đồng thuận về mọi thứ, nhưng sự cởi mở chia sẻ có thể giúp gợi mở cho mỗi người, cơ quan quản lý, doanh nghiệp những ý tưởng bổ ích, tiến bộ.

Tôi cám ơn vợ tôi, người thường làm bạn đọc đầu tiên và biên tập viên thứ nhất cho nhiều bài viết của tôi. Vợ tôi giúp tôi sửa các bài viết sao cho dễ đọc, dễ hiểu đối với bạn đọc, kể cả khi tôi viết về những vấn đề chuyên ngành phức tạp.

Cuốn sách này tập hợp những bài báo của tôi đã đăng trong gần 5 năm qua, là cách để tôi chia sẻ những trăn trở của mình với nhiều người hơn nữa.

Xin cám ơn tất cả bạn đọc!

Lương Hoài Nam

Lời bạt



Tôi biết đến anh Lương Hoài Nam từ ngày anh còn phụng sự cho Vietnam Airlines. Tôi bám sát mọi việc làm, mọi bài nói chuyện hay bài viết của anh, bởi "cảm" được cái tâm của anh. Cái tâm của Lương Hoài Nam khác tâm của nhiều người ở chỗ rất có tầm và anh luôn không chỉ làm cho người đọc, người nghe giật thót mình mà thường chỉ ra giải pháp rất cụ thể. Tôi nghĩ trong lòng "Cứ bám sát ông Nam này khối người tỉnh ngộ và chỉ cần làm theo anh hướng dẫn là ngon". Thời đó tôi làm việc tại tập đoàn FPT.

Tôi theo sát Lương Hoài Nam nhiều năm nay, nhất là từ khi facebook xuất hiện. Phải thừa nhận rằng tương tác của facebook rất tốt. Tốt đến mức tôi (và cả bạn nữa) có thể học được rất nhiều điều mới lạ mỗi ngày. Hay đến mức tôi đề xuất với anh Nam xuất bản cuốn sách chọn từ những bài viết của anh trong những năm qua. Bởi nhiều bài anh viết từ mấy năm trước mà bây giờ vẫn nóng hổi, vẫn rất thời sự, cứ y như thể anh ấy vừa viết. Thật sự là vậy.

Đôi khi, ngồi uống trà độc ẩm, tôi nghĩ: Anh Lương Hoài Nam tâm huyết nhất với gì? Câu trả lời lại mỗi lần mỗi khác. Nhiều lần tôi cho rằng anh ấy hết mình cho ngành hàng không, đúng ngành anh ấy học. Nhưng đọc nhiều bài tôi lại thấy anh vô cùng tâm huyết với du lịch. Những cái nhìn của Lương Hoài Nam về du lịch làm tôi, người vốn mê du lịch và đã lang thang trên 40 quốc gia, phải giật mình. Thế rồi, có hôm tôi ngồi cả mấy tiếng đồng hồ đọc lại các bài của anh trong lĩnh vực giáo dục lại thầm nghĩ, nếu anh ấy làm lãnh đạo ngành này thì tuyệt vời làm sao. Những phân tích, những góc nhìn, những giải pháp rất cụ thể của Lương Hoài Nam trong giáo dục và đào tạo làm những ai được tôi chuyển bài viết của anh cho đọc đều trầm trồ. Thế rồi những bài viết của anh về tầm nhìn quốc gia, về đất nước và con người Việt Nam với thế giới. Rồi những bài viết về kinh tế, xã hội, văn hóa,... cũng rất sâu sắc và rúng động.

Lần ngồi bên nhau gần đây tại tầng cao nhất của một tòa nhà tại thành phố Hồ Chí Minh, tôi lắng nghe những trăn trở của anh. Theo dõi, tôi thấy những trăn trở đó hiện ra cả trên khóe mắt, trên vầng trán, trên những sợi tóc. Rồi nơi đôi vai, nơi đôi bàn tay. Mấy cốc nước gọi ra hình như tôi quên uống. Tôi đã uống no những trăn trở của anh mất rồi.

Bản thảo hình thành khi Lương Hoài Nam lên đường đi các nước Baltic để thăm lại nơi anh từng học ngày xưa. Tôi theo dõi và vẫn thấy anh trăn trở ngay cả khi ở Saint Petersburg, Moscow hay Riga. Hình như trăn trở của anh đã ngấm sâu vào 15 tỷ tế bào trong não anh. Mà không, ngấm rất sâu vào từng thớ thịt, từng khúc xương, xuyên vào đến tủy sống, lan khắp 70 ngàn tỷ tế bào của cơ thể Lương Hoài Nam. Nói thật: ít thấy ai trăn trở nhiều như anh.

Ngay khi bản thảo hình thành, chúng tôi đã nhận được đánh giá rất cao của GS. Nguyễn Minh Thuyết, TS. Trần Đình Thiên, rồi anh Trần Đăng Tuấn... GS. Ngô Bảo Châu cũng hòa cùng trăn trở của anh Lương Hoài Nam. Thật là đáng quý, đáng trân trọng. Tôi mong sao những trăn trở này biến thành trăn trở chung của toàn thể dân tộc Việt Nam và từ đó sẽ có những hành động rất cụ thể để cùng thay đổi nước nhà.

Một vấn đề gây bàn cãi thú vị là tên sách. Phương án ban đầu là *Kẻ trăn trở*. Tuy nhiên, trong cuộc họp của chúng tôi, nhiều ý kiến cho rằng chữ “kẻ” là không ổn, dễ gây ra hiểu lầm từ tác giả, rằng không tôn trọng tấm lòng lớn của anh Lương Hoài Nam và cần bỏ đi chỉ giữ lại tên sách là *Trăn trở*. Bàn luận nhiều lắm, kể cả tìm ra nhiều phương án tên khác. Tuy nhiên, tại buổi thảo luận cuối cùng, được sự đồng ý của tác giả, chúng tôi vẫn giữ nguyên tên ban đầu.

Nguyện vọng của chúng tôi là, sách được đến với đông đảo bạn đọc, nhất là sinh viên. Tôi mong mỏi có nhiều tọa đàm, nhiều hội thảo tại nhiều trường học trên cả nước. Tôi rất muốn từ cuốn sách *Kẻ trăn trở* sẽ nảy sinh nhiều đề tài, nhiều cuốn sách khác cùng trăn trở.

Tôi hoàn toàn tin rằng bạn đã có trong mình nhiều trăn trở sau khi đọc *Kẻ trăn trở* và bạn đã có một kế hoạch rất cụ thể để biến những trăn trở này thành hành động cụ thể, dù rất nhỏ, để góp phần cho một Việt Nam hùng cường và thịnh vượng.

TS. Nguyễn Mạnh Hùng
Chủ tịch HĐQT kiêm TGĐ Công ty Sách Thái Hà

Nghĩ về sự học

Từ lũy tre làng ra biển lớn và Nhận thức về "Tây học"



Điều tôi muốn nói là cái gì và ai đã làm cho trái đất nhỏ đi với tôi và những người khác như vậy?

Tôi chợt nhận ra: đó chính là nhờ kiến thức con người. Nói đúng hơn – nhờ hành trình đi tìm kiến thức của con người, đặc biệt là của những người châu Âu, của "Tây".

Ngày học cấp một, tôi hay về quê trong các dịp hè và Tết. Quê tôi là làng Hậu Luật, xã Diễn Bình, huyện Diễn Châu, tỉnh Nghệ An. Tôi có nhiều bạn cùng lứa ở làng Hậu Luật và chúng tôi thường tụ tập vui chơi với nhau ở sân kho hợp tác xã. Có những lúc, bọn tôi lang thang ra đến rìa làng. Bên kia cánh đồng là làng Văn Tập cùng xã.

Bên Hậu Luật có một lũy tre, bên Văn Tập có một lũy tre. Chúng tôi nhìn qua cánh đồng sang làng Văn Tập như nhìn sang một thế giới khác, xa lắc xa lơ. Đôi lần chúng tôi đánh liều rủ nhau băng qua cánh đồng đi sang làng Văn Tập, thường chỉ vào dịp Tết vì bên đó có biểu diễn văn nghệ, chơi đu, đánh cờ người. Những chuyến "vượt biên" sang làng Văn Tập đối với chúng tôi là "hành động đáng kể" và mang lại nhiều cảm xúc.

Thật ra, cánh đồng giữa hai làng Hậu Luật và Văn Tập chỉ rộng cỡ...200 mét. Sau này mỗi lần về quê, nhìn cánh đồng này và nhớ lại những kỷ niệm "vượt biên" thời xưa, tôi phì cười. Nhưng trong đôi mắt và trên đôi chân của những đứa con nít chúng tôi, làng Hậu Luật là cả một thế giới. Lũy tre làng là biên giới của nó với những thế giới khác và làng Văn Tập là một thế giới khác.

...

Năm 1980, ở tuổi 17, tôi là học viên trường Đại học Kỹ thuật Quân sự (nay là Học viện Kỹ thuật Quân sự). Đơn vị tôi đóng quân tại sân bay Tân Sơn Nhất. Công việc chủ yếu của chúng tôi là học tiếng Nga. Thời gian còn lại là tập quân sự, trồng rau, có một đợt đi gặt lúa, bắt cá tận Hậu Giang. Cái "làng", cái thế giới của tôi đã rộng ra rất nhiều so với cái làng Hậu Luật quê tôi.

Nhưng, cũng giống như khi xưa đứng ở lũy tre làng Hậu Luật, tôi lại nhìn thấy một thế giới khác. Cái thế giới đó xuất hiện vào cuối chiều thứ Năm hàng tuần, khi chiếc máy bay Boeing 747 của Air France chuẩn bị đáp xuống sân bay Tân Sơn Nhất. Tôi và đồng đội

thường đứng sẵn ở sân doanh trại chờ máy bay của Air France xuất hiện và nhìn theo cho đến khi nó đáp xuống sân bay, khuất tầm nhìn.

Giống như làng Văn Tập đối với làng Hậu Luật, cái máy bay của Air France là một “thế giới khác”, cái thế giới mà chúng tôi chưa biết.

...

Năm 1981 tôi sang Liên-xô học hàng không. Tôi có dịp đi dọc ngang Liên-xô trong các dịp nghỉ hè, nghỉ đông. Cái “làng” của tôi đã rộng hơn nhiều mảnh đất hình chữ S. Nơi đó tôi không chỉ học chữ, mà được biết thêm rất nhiều những thứ khác. Đó là một thế giới lớn và thú vị. Chỉ riêng ngành hàng không Liên-xô đã là cả một thế giới rồi.

Hè năm 1985, tôi theo các nhân viên của sân bay Pulkovo (Leningrad) “đột nhập” vào chiếc máy bay DC-10 của hãng hàng không Pan Am từ Mỹ sang. Đứng ở trong chiếc máy bay DC-10 đó, tôi lại cảm nhận được về một “thế giới khác” mà nó đại diện, một thế giới tôi còn chưa biết và muốn biết.

...

Năm 1990 tôi về nước làm việc cho một hãng hàng không. Rồi tôi phụ trách việc mở rộng mạng đường bay và hợp tác quốc tế của hãng hàng không đó. Công việc đó cho tôi cơ hội đi dọc ngang châu Á, châu Âu, Bắc Mỹ, Australia. Mặc dù tôi chưa có dịp đến Nam Mỹ và châu Phi, nhưng cái “làng” của tôi qua năm tháng làm hàng không đã được mở ra rất rộng. Tôi được thấy, được biết thêm nhiều điều.

...

Với những chuyến đi, tôi có cảm giác trái đất như nhỏ đi. Một vòng trái đất chỉ 50 giờ bay, có nhiều nhặn gì đâu?

Điều tôi muốn nói là cái gì và ai đã làm cho trái đất nhỏ đi với tôi và những người khác như vậy?

Tôi chợt nhận ra: đó chính là nhờ kiến thức con người. Nói đúng hơn – nhờ hành trình đi tìm kiến thức của con người, đặc biệt là của những người châu Âu, của “Tây”.

...

Tại sao tôi lại nghĩ về người châu Âu, đến “Tây”?

Có hai thứ làm tôi nghĩ như thế. Đó là Biển và Trời. Tôi cảm thấy sự ứng xử của người châu Á và người châu Âu đối với hai thứ đó có những điểm giống nhau, nhưng có những điểm rất khác nhau.

Người châu Á và người châu Âu đứng trước biển. Cả hai đều thấy biển có muối và cá. Họ lấy muối và cá về nhà ăn. Họ thấy nước biển có thể nâng thuyền và gió biển có thể đẩy

thuyền đi. Họ đóng thuyền để đánh bắt cá, đi lại và vận chuyển hàng hóa.

Nhưng người châu Á không ra xa. Họ nhìn thấy đường chân trời và nghĩ biển là phẳng và vô tận. Với người châu Á, đi về hướng đó là đi vào cõi hư vô bất tận. Người châu Á không đi. Họ chỉ ra xa chừng nào còn nhìn thấy đất liền để biết đường quay về.

Hơn 2.500 trước, Pythagoras, một nhà toán học và triết học châu Âu, cho rằng trái đất (kể cả biển trên nó) là hình cầu, đồng nghĩa với việc nó không vô tận, mà hữu hạn. Nếu trái đất hình cầu, theo logic, cứ đi thẳng mãi về một hướng, sớm muộn gì cũng sẽ trở về điểm xuất phát. Nếu đi mãi về hướng chân trời, sớm muộn gì sẽ tìm thấy cái-gì-đó, chứ không phải là đi vào cõi hư vô bất tận (như người châu Á nghĩ).

Với niềm tin sắt đá và ý chí phi thường, vào thế kỷ thứ 11, Leif Erikson, người Iceland, và đoàn thám hiểm Norse đã “Tây tiến” vượt Đại Tây Dương và đến được châu Mỹ tại nơi sau này được đặt tên là Newfoundland, cực Đông của Canada. Gần 500 năm sau, Christopher Columbus, người Genoa (nay thuộc Italia), cùng đoàn thám hiểm của ông lại giương buồm “Tây tiến” vượt Đại Tây Dương và đến được châu Mỹ, nơi họ lúc đầu tưởng lầm là Ấn Độ, với những thổ dân da đỏ mà họ gọi là người Ấn Độ (Indians). Sau này, khi đã biết rõ hơn châu lục đó, người ta gọi nó là “Tân Thế Giới” (“New World”).

Người châu Âu tìm ra Oceania, châu Bắc Cực và châu Nam Cực.

Nghĩ thì hơi buồn cười, nhưng người châu Âu cũng “khám phá” ra châu Á để đến giao thương. Người châu Âu “khám phá” ra Việt Nam, tìm đến Vân Đồn ở miền Bắc, Hội An ở miền Trung, chứ họ mà ngồi chờ người Việt Nam đến thì lâu lắm!

Với bầu trời, hằng đêm, người châu Á và người châu Âu ngước nhìn lên trăng sao. Họ có cảm hứng làm thơ. Họ tìm được những quy luật chuyển động của các vì tinh tú ảnh hưởng đến khí hậu, nghề nông, nghề ngư. Người châu Á chỉ dừng lại ở đó.

Nhưng người châu Âu lại khác. Họ muốn lên tận “trên đó” xem chúng như thế nào, có cái gì. Họ muốn khám phá và quyết khám phá vũ trụ.

Năm 1957 người Nga phóng vệ tinh Sputnik lên quỹ đạo. Cũng trong năm đó, họ đưa chó Laika bay vào vũ trụ. Chỉ bốn năm sau, Gagarin đã trở thành nhà du hành vũ trụ đầu tiên. Không chịu “kém miếng”, năm 1969, người Mỹ (gốc cũng là người châu Âu) đưa người lên mặt trăng, với câu nói bất hủ của nhà du hành vũ trụ Neil Armstrong: “Đây là bước đi nhỏ bé của một người, nhưng là bước tiến khổng lồ của nhân loại”. Mặt trăng đã được người Âu – Mỹ chinh phục đầy ngoạn mục. Họ đã và đang hướng đến một mục tiêu xa hơn và khó hơn nhiều: Sao Hỏa! “Mars One”, một công ty có trụ sở tại Hà Lan, bắt đầu tuyển dụng hành khách cho các “chuyến bay một chiều” lên Sao Hỏa. Chỉ có chiều đi, ngày đi, không hề có chiều về. Khám phá trái đất và vũ trụ để mở mang kiến thức con người là công việc nguy hiểm. Nhiều nhà thám hiểm đã bỏ mạng trong hành trình đi tìm kiến thức. Hầu hết họ là người châu Âu hoặc người Mỹ gốc Âu.

…

Năm 25 tuổi, Fukuzawa Yukichi đến Tokyo. Ở cảng Yokohama, Fukuzawa nhìn thấy những con tàu biển của "Tây" đồ sộ, chạy bằng máy hơi nước. Ông rất ngợp. Với vốn tiếng Hà Lan ít ỏi, ông tiếp xúc với "Tây", nhưng"Họ không hiểu. Nghe họ nói, tôi cũng không hiểu. Nhìn vào hàng chữ trên các bảng quảng cáo, các tờ cáo thị, tôi không đọc được." Cảm giác ngỡ ngàng của Fukuzawa ở cảng Yokohama rất giống cảm giác của tôi khi năm 1981 đặt chân xuống sân bay Sheremetyevo ở Moscow. Mặc dù biết chắc "Туалет" trong tiếng Nga là nhà vệ sinh, nhưng tôi vẫn bị choáng khi mở cửa nhìn vào một phòng ốp gạch men trắng toát, với những buồng xí bệt bằng sứ trắng toát. Trong tiềm thức của tôi, nhà vệ sinh cứ phải là cái hố xí hai ngăn cơ.

Fukuzawa đã khám phá thế giới văn minh Âu, Mỹ trong các chuyến đi của mình. Ông nhận ra rằng xã hội và con người Âu, Mỹ vượt trội so với nước Nhật của ông đang bị chìm đắm trong nền giáo lý Khổng giáo. Ông khởi xướng phong trào "Tây học" nhằm "Thoát Á". Với sự hậu thuẫn cải cách giáo dục của Minh Trị Hoàng Đế, nước Nhật đã theo "Tây" để xây dựng một quốc gia công nghiệp trong lòng châu Á. Học sinh được tách khỏi nhà trường thuộc chùa, vào học ở trường "Tây", theo sách giáo khoa "Tây", với giáo viên Nhật du học ở "Tây" về, thậm chí với cả giáo viên "Tây". 50% ngân sách của Bộ Công nghiệp Nhật Bản để thuê "Tây" dạy cho người Nhật làm công nghiệp.

Soi vào các nước phát triển hiện đại ở châu Á, tôi đều thấy "Tây học". Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc và Singapore đều học "Tây". Kể cả Trung Quốc, hầu hết những gì họ làm tốt trong mấy chục năm gần đây để trở thành cường quốc cũng là nhờ học "Tây", mặc dù họ luôn nói về "màu sắc Trung Quốc", "bản sắc Trung Quốc". Trong khi họ mở Viện Khổng Tử ở nhiều nước, chính họ lại mời nhiều giảng viên, nhà nghiên cứu khoa học và chuyên gia "Tây" đến Trung Quốc làm việc. Chính Trung Quốc đang "Thoát Á".

Tôi nghĩ, Việt Nam ta muốn phát triển hiện đại cũng chỉ có con đường "Tây học" như mấy nước kia.

(Facebook Lương Hoài Nam, ngày 30-11-2014)

Chuyện cây tung ở đền Ta Prohm



Nhiều ngày trôi qua.

Nhiều tháng trôi qua.

Nhiều mùa trôi qua.

Nhiều năm trôi qua.

Đến một ngày, cái rễ của nó đã chạm được đến đất.

Một ngày xuân, con chim nhả một hạt tung trên bức tường đá ở đền Ta Prohm.

Gặp nước mưa, hạt tung nảy mầm thành một cây tung.

Ngay lúc vừa sinh ra, cây tung đã nhận ngay ra số phận trớ trêu của mình: nó không mọc trên mảnh đất màu mỡ như những cây khác, mà lại mọc trên một bức tường đá!

Đối với cây, làm gì có gì khô cằn hơn đá!

Nó nhìn đám cây cối tươi tốt khoe sắc xung quanh mà thèm.

Nhưng nó biết nó không thể đua đòi với chúng. Nó có số phận khác. Nó buộc phải sống theo cách khác.

Nó quyết định... không vươn lên!

Nó chỉ ra một ít lá để hít khí trời, để không tiêu thụ quá nhiều dinh dưỡng.

Nó tằn tiện từng tý dinh dưỡng hiếm hoi mà cái rễ của nó hút được từ bức tường đá và "đầu tư" số dinh dưỡng đó cho chính... cái rễ.

Nó kiên trì vươn cái rễ bé bỏng về phía đất, từng tý, từng tý, ngày này qua ngày khác, tháng này qua tháng khác, năm này qua năm khác.

Nó vẫn không chịu vươn lên cao và chỉ duy trì vài ba cái lá nhỏ để hít khí trời.

Nó biết đám cây tươi tốt xung quanh thường xuyên đàm tiếu với nhau về nó, nói xấu nó. Thậm chí có lúc nó còn nghe thấy chúng gọi nó là "thằng còi" một cách miệt thị.

Nó mặc kệ. Nó chỉ quan tâm đến một mục đích cụ thể: vươn cái rễ tới đất.

Nhiều ngày trôi qua.

Nhiều tháng trôi qua.

Nhiều mùa trôi qua.

Nhiều năm trôi qua.

Đến một ngày, cái rễ của nó đã chạm được đến đất.

Nó không thể nhầm được. Đó là một cảm giác rất khác. Một dòng dinh dưỡng nóng hổi chạy ngược lên thân nó, nhiều như nó chưa từng biết. Nó run lên vì sung sướng.

Nhưng nó chỉ cho phép mình tận hưởng một chút, rồi quyết định: "đầu tư" cho cái rễ thứ hai!

Nó đâm cái rễ đầu tiên sâu hơn vào đất để hút nhiều dinh dưỡng hơn. Nó cũng mọc thêm một ít lá để hút nhiều khí trời hơn.

Nhưng nó vẫn không vươn lên cao. Bao nhiêu dinh dưỡng và khí trời nhận được, nó dành hết cho cái rễ thứ hai, theo đúng cách như nó đã làm với cái rễ thứ nhất.

...

Qua hàng chục năm, nó đã có 10 cái rễ cắm được xuống đất. Tất cả rễ của nó đã tự nuôi được mình có dư, nó không cần lấy rễ anh nuôi rễ em như trước nữa.

Nó hài lòng nhìn bộ rễ khỏe mạnh, cảm nhận những dòng dinh dưỡng cuồn cuộn chảy từ đất lên thân nó.

Nó quyết định: đã đến lúc vươn cao lên được rồi!!!

...

Chuyện sau đó thì không có gì nhiều để kể nữa.

Nó lớn nhanh như thổi.

Nó nhanh chóng trở thành cây cao nhất rừng.

Nó tiếp tục vươn lên cao, cao gấp nhiều lần những cây khác.

Nó nhìn thấy một không gian rộng lớn mà các cây cối khác không nhìn thấy được.

...

Thật ra, trong khi nó vẫn còn là "thằng còi" mang bộ rễ to bự, nhiều cây xung quanh nó đã chết và được thay thế bằng thế hệ con của chúng, rồi đến thế hệ cháu, thế hệ chắt... của

chúng.

Những dòng họ cây đó hưởng dương nhiều hơn hưởng thọ. Chúng có quá ít rễ và rễ của chúng cắm vào đất quá nông. Chúng chỉ chăm chăm đua đòi khoe lá, không biết rằng bộ rễ yếu ớt của chúng không thể cung cấp đủ dinh dưỡng cho cuộc ăn chơi.

P/S: Câu chuyện do chính cây tung này kể, tôi chỉ chép lại và không thêm bớt gì.

(Facebook Lương Hoài Nam, ngày 19-02-2015)

Người Việt có quan tâm đến "giáo dục thật"?



Tôi không có ý hỏi người Việt có quan tâm đến giáo dục hay không, vì câu trả lời hiển nhiên là có. Trong một gia đình Việt Nam, không có chuyện nào được nói đến, được bàn bạc nhiều hơn chuyện học hành của con cái. Ngoài việc kiếm sống, không có việc nào chiếm nhiều thời gian của bố mẹ hơn chuyện học hành của con cái. Chi phí cho chuyện học hành có lẽ chỉ đứng sau chi phí ăn uống hàng ngày.

Do sự rắc rối, đa nghĩa của tiếng Việt, tôi đành phải viết như thế – "giáo dục thật" – để nói về một nền, kiểu, cách, loại giáo dục có chất lượng, phù hợp với xu thế, tiến bộ giáo dục của nhân loại.

Tôi không có ý hỏi người Việt có quan tâm đến giáo dục hay không, vì câu trả lời hiển nhiên là có. Trong một gia đình Việt Nam, không có chuyện nào được nói đến, được bàn bạc nhiều hơn chuyện học hành của con cái. Ngoài việc kiếm sống, không có việc nào chiếm nhiều thời gian của bố mẹ hơn chuyện học hành của con cái. Chi phí cho chuyện học hành có lẽ chỉ đứng sau chi phí ăn uống hàng ngày.

Cho nên, sự quan tâm đến giáo dục của người Việt là rất lớn và rõ ràng.

Tôi muốn hỏi là chúng ta, người Việt, quan tâm đến loại, kiểu giáo dục nào, đến những mục đích giáo dục nào, trong gia đình và trong nhà trường?

Tôi có cảm giác rằng, phần đông người Việt quan tâm đến mục tiêu giáo dục là để con cái sau này có cuộc sống an nhàn, làm những việc nhẹ nhàng mà dễ ra tiền, tốt nhất là được làm quan. Ít ai che giấu mục đích đó. Nó thậm chí còn được bày tỏ, thể hiện như tấm lòng, tình thương của bố mẹ. Con cái thường cũng biết như thế và vui thích với những gì được bố mẹ dành cho. Con cái cũng chẳng lạ với việc bố mẹ chạy trường, chạy lớp, với chuyện quà cáp, phong bì cho các thầy cô giáo để chúng vào được trường tốt, lớp tốt, được điểm cao.

Nhưng kết quả là gì? Kết quả là năng suất lao động xã hội của người Việt Nam chỉ bằng 1/5 Thái Lan, 1/15 Singapore. Kết quả là Việt Nam vẫn là một trong những nước nghèo nhất thế giới. Thu nhập bình quân tính theo sức mua (PPP) của Việt Nam thua Singapore 28 lần.

Còn sáu năm trước mốc trở thành nước công nghiệp vào năm 2020, câu hỏi khó được nêu ra ở nghị trường là tại sao Việt Nam không sản xuất nổi cái sạc pin, tai nghe, ốc vít cho điện thoại di động Samsung? Rồi tại sao không sản xuất nổi ốc vít cho cánh máy bay Boeing B777? Ốc vít chỉ là một thứ nhỏ, cụ thể, để nêu lên một câu hỏi rất lớn về khả năng

nghiên cứu – phát triển, tổ chức sản xuất và phân phối các sản phẩm công nghiệp của nước ta. Khó nhớ ra được một sản phẩm công nghiệp chế tạo nào của Việt Nam trong suốt mấy chục năm nay sau xe công nông. Khó tìm được các sản phẩm công nghiệp tiêu dùng mang thương hiệu Việt tại các siêu thị điện máy. Các mặt hàng nông sản chế biến của ta cũng rất khó thấy ở các siêu thị nước ngoài.

Rõ ràng là "chất lượng người" của chúng ta có vấn đề, mặc dù người Việt quan tâm rất nhiều đến giáo dục và các gia đình chi rất nhiều công sức, tiền bạc cho giáo dục.

Vì thật ra chúng ta quan tâm đến loại, kiểu giáo dục không khoa học và tiến bộ. Chúng ta có những mục tiêu giáo dục không lành mạnh. Nếu nói nặng hơn, cả trong giáo dục gia đình và giáo dục nhà trường, đã và đang tồn tại những thứ phản giáo dục.

Nhiều người muốn con cái được làm quan, nhưng trong bất kỳ xã hội nào, quan chiếm một tỷ lệ rất nhỏ. Xã hội càng phát triển, tỷ lệ quan càng giảm. Dù tấm lòng, mong ước của bố mẹ với đứa con của mình thế nào, cơ hội để nó trở thành quan vẫn rất nhỏ.

Nhiều người muốn con cái được an nhàn, làm những việc nhẹ nhàng mà dễ ra tiền. Ít có những cơ hội như thế trong cuộc sống thực và, nếu như có, thì cuộc cạnh tranh để chiếm được cơ hội cũng khốc liệt, người thắng thường là người có năng lực hơn. Xã hội càng phát triển, cạnh tranh trên thị trường lao động càng cao.

Vậy thì, cái quyết định tương lai của một đứa trẻ nằm ở "chất lượng người" của đứa trẻ; ở kiến thức, kỹ năng, bản lĩnh, đạo đức của đứa trẻ, hoàn toàn không nằm ở tấm lòng, tình cảm của bố mẹ dành cho nó, càng không phụ thuộc gì vào mong muốn của bố mẹ là nó sẽ trở thành ai, làm công việc gì trong tương lai.

Một điểm chung dễ nhận thấy trong sự phát triển mạnh mẽ của các nước Singapore, Hàn Quốc, Israel là chế độ nghĩa vụ quân sự bắt buộc. Những gì một người học được ở môi trường quân đội khắc nghiệt rất tốt cho việc hoàn thiện, nâng cao "chất lượng người" ở các nước đó. Đó là tính kỷ luật; sự kết hợp giữa tính cụ thể và khả năng bao quát; khả năng, kỹ năng chịu đựng thách thức và giải quyết thách thức; tính đồng đội, khả năng chia sẻ, phối hợp, kỹ năng tổ chức nói chung... Quân đội là một trường học lớn. Những điều học được và những mối quan hệ gây dựng được trong quân đội rất có ích để một người thành công trong nhiều công việc, cuộc sống của mình.

Để con cái trong gia đình và học sinh trong nhà trường có được sự giáo dục tiến bộ, cần thực sự thấm nhuần bốn mục đích học tập trụ cột của UNESCO: Học để biết; Học để làm; Học để chung sống; Học để tự lập.

Các mục đích học tập là như vậy. Còn giáo dục gia đình, giáo dục nhà trường là công cụ để thực hiện các mục đích học tập đó. Không có mục đích nào là học để làm quan. Không có mục đích nào là học để an nhàn, để làm ít hưởng nhiều.

Trong những ngày này, một câu chuyện đang làm nóng dư luận là việc các gia đình ở xã

Hương Bình, huyện Hương Khê, tỉnh Hà Tĩnh cho 600 con em (có nhiều em đi học mẫu giáo và tiểu học) hai tháng nay nghỉ học để phản đối quyết định sáp nhập trường cấp hai.

Khi những đứa trẻ còn chưa đầy 10 tuổi phải hy sinh quyền lợi đến trường, trở thành "con tin" cho cuộc đấu tranh của các bố mẹ, tôi trăn trở mãi với câu hỏi: Những người bố mẹ đó có hiểu đúng về giáo dục, có vì con cái mình một cách có hiểu biết không?

Thương con mà thiếu hiểu biết rất có thể làm hại con.

Kiến thức về "giáo dục thật" của nước ta đang ở đâu, trong dân và trong ngành giáo dục?

(VNExpress, ngày 27-10-2014)

Cái xấu và năng khiếu ngụy biện của người Việt



Không ít người lấy sự nghèo để biện minh, bảo vệ sự tồn tại cho nền giao thông xe máy, nạn lấn chiếm lòng đường, vỉa hè... Một số người thậm chí còn đấu tranh để những thứ không phù hợp với các đô thị hiện đại, văn minh này tồn tại vĩnh viễn, bất chấp những hậu quả khủng khiếp...

Nếu cần phải tìm một tố chất con người nào đó mà người Việt ta giỏi hơn người các nước khác, thiết nghĩ đó là năng khiếu ngụy biện.

Chúng ta nói được với nhau, giải thích được cho nhau mọi thứ trên đời một cách dễ dàng và đầy thuyết phục. Kể cả những thứ chúng ta hiểu rất ít và thậm chí là cả những thứ chúng ta thực ra không hiểu gì.

Những cái xấu tràn lan trong xã hội: tham ô, tham nhũng; ăn trộm, ăn cướp, kể cả giết người; rượu chè, cờ bạc, đĩ điếm; đầu độc nhau bằng hàng hóa độc hại, thực phẩm độc hại; vi phạm luật, gây rối loạn trật tự giao thông; lấn chiếm lòng đường, vỉa hè, xả rác bừa bãi; chen lấn xô đẩy mọi lúc, mọi nơi...

Quan tham thì tại chính họ tham, cái đó rõ rồi và họ cũng không thanh minh. Họ chỉ tìm cách trốn tránh sự trừng phạt nghiêm minh của pháp luật.

Còn các kiểu dân hư thì chúng ta đều giải thích được hết. Rất đơn giản và đầy thuyết phục: dân hư bởi tại... quan tham!

Đó là câu nói gần như cửa miệng của rất nhiều người, cho nhiều hoàn cảnh khác nhau, của bản thân mình hoặc của người khác.

Chúng ta yên tâm rằng, một ngày quan hết tham hoặc hết quan tham, mọi người sẽ tử tế ngay và nước ta sẽ trở thành thiên đường về môi trường sống.

Nhưng hãy trung thực với mình đi!

Có bao nhiêu người ngoài 25 tuổi làm điều tốt không vì mục đích cá nhân của mình, mà đơn giản chỉ vì noi gương người tốt việc tốt của người ABC nào đó?

Có bao nhiêu người ngoài 25 tuổi làm điều xấu không vì động cơ cá nhân của mình, mà đơn giản chỉ vì theo gương xấu của người XYZ nào đó?

Ai chứ nhà tâm lý học nổi tiếng Abraham Maslow thì chắc không bao giờ chấp nhận

cách giải thích vạn năng của người Việt chúng ta.

Theo Maslow thì mọi người đều hành động theo những nhu cầu cụ thể của chính bản thân. Mọi hành động của một cá nhân đều có một (hoặc một số) nhu cầu cá nhân sau nó. Bối cảnh hành động chỉ tác động, làm thay đổi lợi ích thu được và rủi ro phải chịu của hành động thôi. Có làm theo gương ai thì cũng là để đáp ứng các nhu cầu của bản thân người hành động.

Nói cách khác, một người tốt hoặc xấu không phải vì người khác tốt hoặc xấu, mà vì các lợi ích mà hành động tốt hoặc xấu có thể mang lại cho chính người đó.

Nếu các lợi ích đủ lớn, còn các rủi ro (hậu quả) được nhận thức là nhỏ (hoặc không có rủi ro) thì người đó sẽ hành động theo "sự chỉ đạo" của nhu cầu bản thân. Bối cảnh hành động chỉ có thể làm tăng hoặc giảm lợi ích và rủi ro.

Một vị quan thực hiện hành động tham ô vì lợi ích tiền bạc cho chính mình. Khi tham ô, vị quan đó nhận thức rủi ro của hành động tham ô là nhỏ.

Một người dân cướp của, người đó cướp của không phải vì theo gương xấu của vị quan tham ô nào đó, mà vì lợi ích tiền bạc cho chính mình. Khi cướp, người đó nhận thức rủi ro của hành động cướp là nhỏ.

Một người dân lao vào hôi của trong một vụ tai nạn giao thông hoặc thiên tai, người đó hôi của không phải vì theo gương xấu của vị quan tham ô nào đó, mà vì lợi ích vật chất cho chính mình. Hôi của cũng là cướp của. Khi hôi của, người đó nhận thức rủi ro bị xã hội lên án, hoặc bị bắt ra tòa xử, là nhỏ.

Một người dân vượt đèn đỏ, người đó vượt đèn đỏ không phải vì theo gương xấu của vị quan xấu nào đó, mà vì muốn đi nhanh qua ngã ba, ngã tư. Vượt đèn đỏ là "cướp" đường, thời gian và sự an toàn của người khác, xấu xa không kém cướp của. Khi vượt đèn đỏ, người đó nhận thức rủi ro mình bị các xe đi theo tín hiệu đèn xanh đâm chết, hoặc bị công an bắt phạt tiền, là nhỏ.

Một người dân chen lấn, xô đẩy khi mua hàng hay khám bệnh, người đó chen lấn, xô đẩy không phải vì theo gương xấu của vị quan xấu nào đó, mà vì muốn mua được hàng, hoặc được khám bệnh, nhanh hơn những người khác. Chen lấn, xô đẩy là "cướp" thời gian, sức khỏe của người khác, xấu xa không kém cướp của. Khi chen lấn, người đó nhận thức rủi ro bị lên án là nhỏ.

Đọc đến đây, không ít người sẽ nhìn ra "bảo bối" thứ hai: sự thiếu hụt về nhận thức, hay sự thiếu giáo dục. Họ sẽ nói: những hành động xấu đó trong dân là do nhận thức của con người nông cạn, do chất lượng giáo dục yếu kém (trong đó có các môn giáo dục công dân). Lỗi của ngành giáo dục, phải sửa từ giáo dục.

Nói như thế không sai và ngành giáo dục cần phải đổi mới toàn diện để tạo ra những thế hệ người Việt Nam có chất lượng hơn. Nhưng trong khi chờ những thế hệ người có chất

lượng hơn đó, chúng ta vẫn phải có giải pháp đối với các “hàng hóa tồn kho”, đó là chính chúng ta.

Chúng ta không thể bắt những người tuổi 20, 30, 40, 50 quay lại học lại từ lớp vỡ lòng và các môn học đạo đức công dân có chất lượng tốt hơn.

Cũng không cần thiết phải làm điều đó, vì ngoài giáo dục ở nhà trường, còn có giáo dục gia đình, giáo dục xã hội, giáo dục pháp luật, trong đó mỗi người đều có thể tự học, được học, thậm chí bị bắt học. Không ở đâu giáo dục ở nhà trường có thể thay thế được rất nhiều các hình thức giáo dục sau nhà trường.

Một người được giáo dục pháp luật tốt và vì một xã hội có trật tự, kỷ cương, người đó không bao giờ lấy cái sai, cái xấu của ai đó để biện minh cho cái sai, cái xấu của bản thân mình hay của những người khác.

Nhưng ở nước ta, đây là kiểu thái độ phổ biến trước các hiện tượng xã hội. Mọi thứ xấu xa đổ hết cho chính sách, cơ chế, thể chế là xong.

Không ít người lấy sự nghèo để biện minh, bảo vệ sự tồn tại cho nền giao thông xe máy, nạn lấn chiếm lòng đường, vỉa hè làm chợ “cóc”, quán “cóc”, làm chỗ giữ xe. Một số người thậm chí còn đấu tranh để những thứ không phù hợp với các đô thị hiện đại, văn minh này tồn tại vĩnh viễn, bất chấp những hậu quả khủng khiếp của chúng đối với sự phát triển của xã hội và con người.

Họ bảo, đến Paris, London, New York còn có nền kinh tế vỉa hè cơ mà? Điều họ không nói để mọi người biết là ở Paris, London, New York có kinh tế vỉa hè, nhưng đó là kinh tế vỉa hè được chính quyền quy hoạch và quản lý chặt chẽ để đảm bảo an toàn giao thông, vệ sinh an toàn thực phẩm và trật tự, mỹ quan đô thị, không phải là thứ kinh tế vỉa hè tự phát và gần như không được quy hoạch, quản lý như ở ta. Singapore cũng có các hàng cơm bình dân, nhưng không phải các hàng cơm bạ đâu ngồi đấy, xung quanh đầy rác rưởi, ruồi muỗi như ở ta.

Họ cho rằng xe máy là phương tiện đi lại của người nghèo và bảo vệ quyền sử dụng xe máy vĩnh viễn của mỗi người dân. Họ “lờ” đi thực tế là các nước Trung Quốc, Myanmar đã cấm xe máy ở rất nhiều thành phố. Họ cũng không nói đến quyền của mỗi người dân, kể cả người nghèo, được hưởng một nền giao thông công cộng văn minh, hiện đại, an toàn như người dân ở các nước khác, không nói đến trách nhiệm đóng góp của người dân cùng nhà nước để sớm có một nền giao thông công cộng như vậy (dù chỉ là sự đóng góp tinh thần và sự sẵn sàng từ bỏ thói quen đi xe máy để phát triển giao thông công cộng).

Chúng ta thường chấp nhận sự ngụy biện vì không nghĩ nó gần như đồng nghĩa với một từ khác, đó là đạo đức giả. Nó dẫn dắt con người đến với những giá trị giả, những thứ không có giá trị ở các xã hội phát triển văn minh.

Không ở đâu một xã hội có thể phát triển giàu có và văn minh dựa trên sự phổ biến của

năng khiếu ngụy biện, thói đạo đức giả.

Theo học thuyết của Maslow, để thay đổi hành vi con người và giảm bớt những thứ xấu xa trong xã hội, không có cách nào khác là phải tác động mạnh mẽ vào các lợi ích mà các thứ xấu xa đó mang lại cho đối tượng hành động (làm giảm hoặc triệt tiêu chúng), đồng thời tác động mạnh mẽ vào phía nhận thức, làm cho mỗi một người ý thức đầy đủ các rủi ro, hậu quả từ mỗi hành động của bản thân.

Nếu ai đó bảo mọi người cứ tử tế đi rồi tôi sẽ tử tế, người đó hoàn toàn không đáng tin chút nào. Điều kiện người đó đưa ra (để trở thành người tử tế) không xã hội nào đáp ứng được cả.

(Báo Thanh Niên, ngày 16-12-2013)

Giáo dục và định mệnh quốc gia



Nếu chúng ta muốn thay đổi cái định mệnh nghìn năm, không có cách nào khác là bắt đầu từ một nền giáo dục mới để tạo dựng những thế hệ người Việt mới.

Trong lịch sử, Việt Nam chưa bao giờ được thế giới biết đến như một nước giàu có, một xã hội thịnh vượng. Kinh tế nước ta xưa nay chủ yếu là trồng lúa và làm tiểu thương. Mãi đến gần đây, nước ta mới trở thành một nước xuất khẩu nông sản và thủy sản, nhưng giá trị xuất khẩu nông, thủy sản chưa phải là lớn đối với một quốc gia trong thế giới ngày nay.

Công nghiệp Việt Nam mới ở giai đoạn ứng dụng các máy móc, công nghệ nước ngoài. Sản phẩm lắp ráp theo thiết kế, thương hiệu, linh kiện nước ngoài vẫn là chủ yếu. Các sản phẩm hàng công nghiệp và tiêu dùng có tính cạnh tranh của Việt Nam chưa có mấy, so với các nước ASEAN đã yếu, so với toàn thế giới thì lại càng yếu.

Việt Nam chưa có gì đáng tự hào về khoa học. Gần đây, một số người Việt nổi lên, có tên tuổi trong các lĩnh vực Toán, Vật lý, nhưng phần đông trong số họ đã là công dân của các nước khác, sống và làm việc ở nước ngoài.

Những thứ thiết yếu cho cuộc sống như giáo dục, y tế, giao thông của nước ta yếu kém, lạc hậu rất nhiều so với thế giới. Văn học, điện ảnh nước ta hầu như không ra khỏi được biên giới nước ta, thậm chí thua ngay trên sân nhà.

Bề ngoài, hầu hết lĩnh vực nước ta tỏ ra sẵn sàng hội nhập quốc tế, cầu thị học hỏi, tiếp thu, ứng dụng tri thức nhân loại và các kinh nghiệm thực tiễn tiên tiến. Một trong những việc khởi động của nhiều đề án hoàn thiện, cải cách, nâng cấp quản lý nhà nước, công nghiệp, nông nghiệp và kinh tế nói chung, khoa học, kỹ thuật, y tế, giáo dục, văn hóa... là đi khảo sát ở nước ngoài. Trong các đề án, có vô vàn thông tin, số liệu, minh họa, ví dụ ở Mỹ, Anh, Pháp, Australia, Singapore, Nhật Bản, Hàn Quốc... có tính thuyết phục cho các chính sách, giải pháp, kế hoạch hành động, ngân sách mà cơ quan chủ trì đề xuất. Thấy đúng quá rồi, yên tâm quá, làm thôi!

Nhưng tại sao ta cầu thị như thế, học hỏi, tiếp thu tri thức nhân loại và kinh nghiệm tiên tiến của thế giới như thế, mà các lĩnh vực nước ta cứ yếu kém, đì đẹt mãi vậy, càng đi, khoảng cách với thế giới lại càng xa vậy? Sự thật cay đắng là chúng ta chưa đủ trình độ để học hỏi, tiếp thu tinh hoa và kiến thức nhân loại, kể cả những thứ chẳng ai giữ bản quyền và đòi tiền bản quyền.

Chúng ta hay chê Trung Quốc chỉ giỏi làm "hàng nhái". Nhưng "hàng nhái" mà là tàu vũ vụ, máy bay, tàu phá băng, tàu hỏa cao tốc, giàn khoan viễn dương... thì họ đã phải ở trình độ nào mới "nhái" nổi của thiên hạ chứ? Chúng ta cứ thử "nhái" cái tủ lạnh, lò vi sóng, bàn là, máy giặt, máy hút bụi... xem có ra gì không, có cạnh tranh được với thiên hạ về chất lượng, giá cả không?

Tóm lại, nếu nói đến những thứ làm cho thế giới phục Việt Nam, ngoài giỏi đánh giặc ngoại xâm, Việt Nam ta chưa giỏi việc gì khác. Là một nước yếu toàn diện về kinh tế, khoa học, kỹ thuật, văn hóa, nghệ thuật, Việt Nam sẽ luôn là "miếng mồi" của các cường quốc, những kẻ thèm muốn chiếm mảnh đất này, dù theo kiểu xâm lược cũ hay các kiểu xâm lược mới. Họ nghĩ Việt Nam đủ yếu để họ xâm lược và sẽ tìm cách xâm lược một khi họ vẫn nghĩ là nước ta nghèo yếu và chia rẽ. Nhưng chắc chắn là họ sẽ sai lầm, sẽ thất bại giống như những gì đã xảy ra với các cuộc xâm lược nước ta từ xưa đến nay.

Bị ngoại xâm và chiến thắng ngoại xâm – đó là định mệnh của Việt Nam. Chúng ta thích cái định mệnh đó hay muốn thay đổi nó?

Nếu chúng ta thích nó, hãy cứ sống như chúng ta đã và đang sống. Chắc chắn lịch sử sẽ lặp lại. Chúng ta sẽ lại có những chiến thắng vang dội năm châu và những vị tướng lừng danh thế giới. Nhưng Việt Nam ta sẽ không bao giờ có những nhà kinh doanh giỏi, những nhà khoa học giỏi, những nhà văn hóa, nghệ thuật giỏi, có ảnh hưởng với thế giới. Họ không thể xuất hiện ở một đất nước luôn luôn có nguy cơ bị xâm lược và triền miên đánh giặc ngoại xâm. Việt Nam sẽ không bao giờ giàu có, hiện đại và văn minh.

Nếu chúng ta muốn thay đổi cái định mệnh nghìn năm, không có cách nào khác là bắt đầu từ một nền giáo dục mới để tạo dựng những thế hệ người Việt mới. Họ sẽ học hỏi và tiếp thu tinh hoa, kiến thức của nhân loại, nhưng với sự nghiêm túc học hỏi và chất lượng tiếp thu cao hơn rất nhiều so với các thế hệ chúng ta. Những thế hệ người Việt mới sẽ nghĩ rất khác chúng ta hiện nay. Họ sẽ nghĩ không hay ho gì ba lần đại thắng quân Nguyên nhưng với cái giá của một nghìn năm Bắc thuộc. Tốt nhất là nước ta không bị họ xâm lược và vì thế không cần phải thắng họ.

Hội đồng bảo an Liên Hiệp Quốc có năm cường quốc là ủy viên thường trực thì nước ta đã buộc phải đánh nhau với ba nước để bảo vệ độc lập, chủ quyền, với tổng thời gian chiến tranh trên 100 năm. Chúng ta đã chiến thắng họ một cách vang dội trong quá khứ. Nhưng các thế hệ người Việt mới sẽ biết cách để tránh chiến tranh trong tương lai. Họ biết cách làm sao để các kiểu "quân Nguyên" sẽ không bao giờ dám nghĩ tới việc xâm lược một Việt Nam giàu mạnh về kinh tế, khoa học, kỹ thuật, văn hóa, nghệ thuật và kéo theo là sức mạnh quân sự và ảnh hưởng của Việt Nam với thế giới. Chúng ta cần đầu tư mạnh vào các thế hệ người Việt mới như vậy.

Giống như Malaysia rộng lớn, đông dân chẳng bao giờ dám nghĩ tới việc "thu hồi" Singapore nhỏ bé từng là một phần trước kia của họ. Singapore đã thay đổi được định mệnh của mình. Họ đã bắt đầu từ giáo dục. Đối với Singapore, ông Lý Quang Diệu không chỉ là người lập quốc, ông còn là nhà tư tưởng và nhà giáo dục đại tài. Bằng việc áp dụng những gì

tốt nhất của các nền giáo dục Anh, Mỹ, Singapore đã trở thành một trong những cường quốc giáo dục hàng đầu thế giới. Nền giáo dục tiên tiến đã thay đổi toàn diện quốc đảo này. Người Singapore hiện nay tư duy rất khác ông cha họ đến từ Trung Quốc, Malaysia, Ấn Độ. Đối với các nước chưa thân thiện với Singapore, ông Lý Quang Diệu chỉ nói một câu: "If you beat me, I will beat you, and damage may be more on your side!" ("Nếu anh đánh tôi thì tôi sẽ đánh lại anh và có thể anh sẽ bị thiệt hại nhiều hơn đấy!). Singapore nói được, làm được.

Trước đó, từ năm 1868, được thuyết phục và khích lệ bởi tư tưởng "Thoát Á" của nhà tư tưởng Fukuzawa Yukichi, Minh Trị Hoàng Đế nước Nhật đã thực hiện cuộc cải cách giáo dục hiếm có cả về chiều rộng và chiều sâu, giũ bỏ các tư tưởng, giá trị giáo dục cũ để xây dựng một nền giáo dục hoàn toàn mới cho nước Nhật. Bức ảnh trên đồng tiền có mệnh giá cao nhất ở Nhật Bản không phải của một ông vua hay một ông thủ tướng, mà là của nhà tư tưởng – nhà giáo dục Fukuzawa Yukichi, người sáng lập Đại học tổng hợp Keio, tác giả của "Thoát Á Luận".

Gần đây nhất, Hàn Quốc đã nổi lên như một ví dụ đầy thuyết phục về sự thay đổi định mệnh quốc gia. Trong vòng chỉ hơn 40 năm, Hàn Quốc đã trở thành một nền kinh tế lớn của thế giới, với công nghiệp nặng và công nghiệp nhẹ hiện đại. Đồng thời, nền giáo dục, khoa học Hàn Quốc đạt được rất nhiều thành tựu lớn, tiến sát các nước phát triển nhất. Về bản chất, Hàn Quốc là một quốc gia "thoát Á" thành công sau Nhật Bản và Singapore.

Với tất cả sự kính trọng đối với cha ông, tôi cho rằng, để thay đổi định mệnh của đất nước, dân tộc thì nhiều khi phải dám nghĩ và làm khác cha ông. Và điều đó chỉ có thể làm được thông qua giáo dục. Nói đúng hơn – thông qua cải cách và chấn hưng giáo dục, trên tinh thần khai sáng.

(VNExpress, ngày 26-8-2014)

Nếu chúng ta muốn



Trung Quốc chiếm Hoàng Sa không phải vào ngày hôm qua mà 40 năm trước, khi đó tôi 11 tuổi, là một đứa trẻ nít. Bây giờ tôi 51 tuổi, đã là ông nội; nhà tôi đã có thêm hai thế hệ. Thế mà Hoàng Sa của Việt Nam vẫn còn chưa lấy lại được.

Tại sao chưa lấy lại được? Vì Trung Quốc chưa bao giờ có ý định trả lại Hoàng Sa cho ta. Họ sẽ không bao giờ có ý định trả lại Hoàng Sa, có chăng, họ chỉ muốn lấy thêm.

Trong 40 năm đó, Trung Quốc có những bước tiến dài, đạt được những thành tựu phát triển vô cùng mạnh mẽ, thực sự trở thành cường quốc về kinh tế, khoa học – kỹ thuật, văn hóa, quân sự. Họ đã trở thành nền kinh tế lớn thứ hai thế giới, chỉ sau Mỹ; nếu tính GDP theo sức mua (PPP), họ đã là số một. Họ cung cấp hàng tiêu dùng và hàng công nghiệp cho cả thế giới. Họ là chủ nợ của cả thế giới, kể cả Mỹ và Nga. Chẳng có nước nào lại không thâm hụt ngoại thương với Trung Quốc.

Họ chế tạo và phóng tàu vũ trụ chở người, đưa xe tự hành lên mặt trăng. Họ chế tạo tàu phá băng điều đến Bắc Cực, Nam Cực, lập các trạm nghiên cứu ở đó. Họ chế tạo tàu lặn lặn xuống đáy biển 7 km. Họ chế tạo máy bay phản lực cạnh tranh với Mỹ và Tây Âu. Họ chế tạo hàng loạt giàn khoan viễn dương, trong đó có "con" Hải Dương 981 gây khó chịu cho ta.

Họ làm chủ kỹ thuật, công nghệ tàu hỏa cao tốc, từ đầu máy, toa xe, đến hạ tầng đường sắt. Đường bộ cao tốc của họ cũng rất phát triển, họ thi công nhanh và rẻ, nhưng chất lượng không tồi. Họ sản xuất xe máy bán ồ ạt sang ta, nhưng khoảng 150 thành phố của họ lại cấm xe máy.

Họ có nhiều nhà khoa học giỏi, cả ở Trung Quốc và ở nước ngoài. Họ có vài nhà văn đạt giải Nobel văn học. Họ làm được những bộ phim với chất lượng nội dung, kỹ thuật điện ảnh đáng nể. Họ có nhiều quan tham, nhưng họ chống tham nhũng cũng rất mạnh tay. Đặc biệt, họ ít có tham nhũng vặt, ép người dân chi tiền ở trường học, bệnh viện, ở phường, trên đường giao thông...

Các doanh nghiệp của họ về cơ bản được hưởng sự đối xử bình đẳng, người dân được động viên khuyến khích làm giàu, ít bị "trấn lột".

Thế nhưng chính Trung Quốc từng chịu nỗi nhục mất lãnh thổ. Thua chiến tranh nha phiến với Anh, họ muối mặt ký Hiệp ước Nanking năm 1842, Hiệp ước Beijing năm 1860, họ trao vĩnh viễn cho Anh đảo Hồng Kông và bán đảo Kowloon (Cửu Long). Năm 1898, họ phải ký tiếp với Anh "Công ước mở rộng Hồng Kông", cho Anh thuê thêm New Territories

(Đất Mới, rộng gấp nhiều lần đảo Hồng Kông và khu Kowloon) trong 99 năm. Nhưng khi họ đã mạnh lên, ngày 1-7-1997, họ không chỉ thu lại đất cho thuê New Territories, mà thu hồi luôn cả đảo Hồng Kông và bán đảo Kowloon. Nỗi nhục mất Hồng Kông của người Trung Quốc kéo dài 155 năm.

Trung Quốc cũng đã chịu cảnh nghèo hèn, đói khổ trong cuộc Cách mạng Văn hóa, khi họ bắt đầu cải cách kinh tế – xã hội từ thời Đặng Tiểu Bình, điểm xuất phát về kinh tế của họ không khá hơn Việt Nam bao nhiêu.

Sau 40 năm, trong những thành tựu phát triển của Trung Quốc mà tôi viết ở trên, ta đã đạt được những thành tựu gì? Sự nghiệp công nghiệp hóa nước ta đang ở đâu khi nông nghiệp vẫn chiếm gần 70% dân cư Việt Nam và ngoài các công ty FDI gần như không có doanh nghiệp nào sản xuất được hàng hóa đủ tốt, đủ rẻ, đủ nhiều, có khả năng cạnh tranh được với hàng hóa Trung Quốc trong và ngoài nước? Ở Trung Quốc, dân cư nông nghiệp hiện nay chỉ còn chiếm 36%.

Nền kinh tế Việt Nam khó mà được chấn hưng, đặt lên đường ray phát triển khi rất nhiều doanh nghiệp trong nền kinh tế này cảm thấy mình kém cỏi, yếu thế và... nản. Ai cũng có thể bắt nạt, làm khó họ, từ cơ quan to đến cơ quan nhỏ. Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) không sai khi gọi các doanh nghiệp Việt Nam là "đội quân thuyền thúng", làm sao ra được đại dương để "đánh bắt"?

Nền khoa học – kỹ thuật Việt Nam đang ở đâu? Nền giao thông Việt Nam đang ở đâu? Nền giáo dục, y tế Việt Nam đang ở đâu? Nền văn học nghệ thuật Việt Nam đang ở đâu?

Người Việt ta lấy đâu thời gian, đầu óc, năng lượng để kiến tạo phát triển khi mỗi ngày phải chịu bao nhiêu bức xúc trong cuộc sống đời thường, từ chuyện con cái học hành, người nhà đi bệnh viện, khi chen chúc đi lại trên đường bằng xe máy, khi đến các cơ quan công quyền giải quyết các công việc công, tư?

Bao giờ lấy lại được Hoàng Sa? Cùng với sức mạnh của chính nghĩa, tôi nghĩ điều đó còn phụ thuộc vào mỗi một người Việt Nam. Khi nào Việt Nam ta thực sự giàu về kinh tế, mạnh về khoa học – kỹ thuật, giáo dục, văn hóa – nghệ thuật, chính trị, ngoại giao, quốc phòng; "nặng ký" trong các quan hệ song phương, đa phương; khi không nước nào dám bắt nạt nước ta, nước nào cũng muốn quan hệ thân thiện, thuận lợi, cùng có lợi với nước ta.

(VNExpress, ngày 02-7-2014)

Đổi mới toàn diện giáo dục, đừng chắp vá



Lời tòa soạn: *Trong chuyên đề bàn về những "thất vọng và kỳ vọng vào nền giáo dục" trước thềm Hội nghị Trung ương VI, Báo Giáo dục Việt Nam đã nhận được rất nhiều ý kiến của độc giả với những nhận định, đánh giá, góp ý hết sức sâu sắc, mong muốn nền giáo dục nước nhà sẽ thực sự đổi mới. Chúng tôi xin giới thiệu với độc giả những quan điểm của TS. Lương Hoài Nam - nguyên Giám đốc Điều hành của Air Mekong.*

THAY ĐỔI CÁI GÌ, THAY ĐỔI NHƯ THẾ NÀO?

Quả thực, tôi có phần thất vọng với khả năng tiếp thu của các cơ quan có thẩm quyền trong chuyện này. Chủ đề này liên tục được bàn luận trong nhiều năm qua. Rất nhiều ý kiến, đề xuất tâm huyết, chuyên nghiệp đã được nêu ra, nhưng chuyển biến thì rất chậm và nếu có chăng sự chuyển biến thì hình như nó đang đi theo chiều hướng xấu đi chứ chẳng phải tốt lên.

Tôi nói như vậy không phải dưới góc nhìn của một nhà giáo dục mà với tư cách một khách hàng của ngành giáo dục, người đầu tư thời gian, công sức, tiền bạc cho việc học hành của con cái (mà ngành giáo dục phải có trách nhiệm về kết quả). Tôi cũng nói như vậy với tư cách người sử dụng "đầu ra" của ngành giáo dục qua việc tuyển dụng, sử dụng lao động trong các công việc lâu nay.

Chưa nói đến chất lượng giáo viên và công tác giảng dạy, chương trình giáo dục phổ thông hiện nay (giáo dục đại học cũng không khá hơn) đang là một gánh nặng phi lý cho tất cả bên liên quan và cho toàn xã hội. Nhiều cái học sinh rất cần học thì không được học, nhiều cái không cần học thì bắt phải học. Học sinh bị nhồi nhét vào đầu nhiều thứ không có giá trị cho hành trang vào cuộc sống và công việc sau khi ra trường. Chi phí thời gian, tiền bạc dành cho những thứ đó tính bằng nhiều tháng, bằng nhiều năm, bằng nhiều tiền chứ không phải ít.

Vốn là học sinh chuyên toán, đã bỏ rất nhiều thời gian cho môn toán và dự thi toán toàn quốc trong những năm 1970, đến khi vào đại học tôi không theo đuổi ngành toán mà chọn ngành kinh tế. Tôi thấy nhiều nội dung toán mà chúng tôi học ở các cấp phổ thông không có giá trị gì đối với ngành nghề, công việc sau này cả. Nhiều kiến thức vật lý, hóa học... cũng vậy. Giá như thay vào đó, chúng tôi được học thêm văn học, lịch sử, địa lý Việt Nam và thế giới thì bổ ích hơn nhiều. Ít ra là tốt cho việc viết lách, thuyết trình, giao tiếp...

trong công việc và trong đời thường. Hai “ngôi sao toán”, niềm ngưỡng mộ của trường tôi hồi đó thì sau này một người “hâm hâm”, một người bị điên hẳn, chúng tôi xót xa và thương lắm!

Khi con trai của vợ chồng tôi vào học cấp III, cháu cũng đi theo con đường chuyên toán của bố và học rất giỏi. Đùng một cái, khi cháu đang học lớp 11, ngày 13-01-2004 trên báo Thanh Niên xuất hiện bài viết “Suy nghĩ về giáo dục Việt Nam của một học sinh” của cháu. Bài báo đã nêu lên nhiều điều băn khoăn về nền giáo dục mà học sinh Việt Nam đã và đang thụ hưởng. Bài báo có đoạn viết: *“Điều mà hầu như học sinh nào trong chúng tôi cũng có chung nhận xét là chương trình học của ta ít tạo hứng thú cho người học... Điều đáng tiếc là học sinh phổ thông chúng tôi học khó hơn, mất nhiều thời gian công sức hơn, nhưng lại kém hơn rất nhiều so với bạn bè quốc tế, đặc biệt là về mặt hiểu biết xã hội và sự tháo vát, năng động”.*

Ngày 26-8-2004, bài viết thứ hai của cháu với tựa đề: “Làm “dân chuyên Toán”” lại được đăng trên báo Thanh Niên. Tôi xin trích một đoạn: *“Tôi từng nghe một bạn tâm sự: Ở chỗ tớ, các thầy cô bảo cứ giỏi toán là giỏi hết, chẳng phải lo các môn khác! Rồi những bạn nào vào đội tuyển thi Quốc gia lại được phép nghỉ học chính khóa hẳn mấy tháng nên trong một thời gian dài họ chỉ “cày” mỗi toán mà không đoái hoài tới những kiến thức khác, những cái sẽ có ích nhiều mặt trong cả cuộc đời nhưng xem ra vô dụng trong bài thi toán. Đến kỳ thi, dù chiến thắng rực rỡ hay thất bại giữa chừng thì những bạn này luôn phải trả giá đắt khi những thiếu hụt kia dồn tích lại. Với vốn hiểu biết và kỹ năng xã hội nghèo nàn, trong nhiều trường hợp còn thêm tính ích kỷ hình thành từ lâu, các bạn đó sẽ trở thành nhân tài như thế nào?”.*

Việc một học sinh lớp 11 với bài viết phê phán cách dạy, cách học trong nhà trường Việt Nam, được đăng trên một tờ báo lớn như Thanh Niên, đã trở thành chuyện đình đám. Hàng trăm ý kiến bạn đọc được gửi về tòa soạn (trong đó có cả phản hồi của GS. Võ Tòng Xuân). Phần đông bạn đọc thể hiện sự đồng tình, cổ vũ. Con trai chúng tôi bỗng chốc trở thành “hot-boy”.

Vợ chồng tôi không lấy gì làm phấn khởi với việc con mình trở thành “hot-boy” như vậy mà cảm thấy lo lắng. Chúng tôi bàn bạc và thống nhất là cháu còn đang ở tuổi học hành, việc của cháu lúc này là học thêm nhiều kiến thức nữa, chưa phải là tuổi làm “chuyên gia”, “nhà phê bình”. Nhưng đáng tiếc là qua những bài viết này, cháu đã thể hiện không còn tin vào hệ thống giáo dục Việt Nam, nhìn vào nó thấy nhiều mặt xấu hơn là mặt tốt. Khi mà đứa trẻ đã không còn niềm tin vào hệ thống giáo dục nữa thì việc tiếp thu những kiến thức mới là rất khó, kể cả khi đó là những kiến thức tốt. Vợ chồng tôi quyết định cho cháu sang học ở Anh ngay giữa lớp 11, với tính toán là trong một môi trường giáo dục mới, cháu sẽ thấy có vô vàn kiến thức bổ ích mà mình chưa được học và thoải mái trở lại làm một cậu học trò đam mê, chăm chỉ.

Chúng tôi đã đúng: cháu đã trở lại là cậu học trò giỏi. Thỉnh thoảng cháu vẫn viết báo, nhưng cháu không còn viết về giáo dục nữa, mà viết về văn hóa, môi trường và nhiều vấn đề

bổ ích khác. Sau một năm rưỡi học dự bị đại học (A-level) ở Anh, cháu đã thi đậu vào Trường Đại học Cambridge danh tiếng, một nơi khó vào cho chính các học sinh người Anh. Tốt nghiệp trường Cambridge, cháu được tuyển dụng vào làm việc ngay ở CapitaLand – một tập đoàn bất động sản lớn của Singapore. Hiện nay, bằng những trải nghiệm của chính bản thân, cháu tham gia nhiều hoạt động tư vấn, hỗ trợ hướng nghiệp cho các em học sinh Việt Nam ở Singapore.

Có thể ai đó nghĩ rằng tôi muốn khoe sự thành đạt của con cái. Điều đó cũng không sai. Nhưng điều quan trọng mà tôi muốn nói ở đây là: Nếu không nhờ nền giáo dục Anh, con trai chúng tôi đã không thể thành đạt được như ngày hôm nay. Nếu chỉ là sản phẩm của nền giáo dục Việt Nam, có lẽ GS. Ngô Bảo Châu khó trở thành nhà toán học lừng danh thế giới, Philipp Rosler cũng khó có cơ hội làm Phó Thủ tướng, Bộ trưởng Kinh tế Cộng hòa Liên bang Đức...

Con trai chúng tôi đã làm một cuộc khảo sát, thấy rằng trong số các nhà toán học nổi tiếng thế giới, không có nhiều người đã từng là quán quân các kỳ thi Olympic toán quốc tế. Ngoài ra, việc thắng hay thua tại các cuộc thi Robocon cũng không liên quan gì đến trình độ thực sự ngành tự động học của một quốc gia. Đơn giản chúng chỉ là các sân chơi, cuộc chơi. Thi thì cứ thi, nhưng đừng quan trọng hóa chúng, đừng coi chúng là tiêu chí, mục tiêu, thành tích giáo dục đào tạo.

"ĐẦU RA" CỦA NỀN GIÁO DỤC VIỆT NAM THÌ SAO?

Tôi đã phỏng vấn tuyển dụng hàng nghìn ứng viên trong 20 năm qua, phải thú thực là buồn và thất vọng rất nhiều. Trong một đợt tuyển dụng tiếp viên hàng không gần đây, nhu cầu tuyển chỉ 50 người, nhưng số đơn nộp khoảng... 700. Phần lớn trong đó là những em đã tốt nghiệp đại học, một số em có đến hai bằng đại học. Với một câu hỏi đơn giản: *"Tại sao em muốn trở thành tiếp viên hàng không?"*. Quá nửa trong số các em trả lời rất lúng túng: *"Đó là ước mơ từ nhỏ của em"*, *"Ngay từ nhỏ em đã muốn được làm tiếp viên hàng không"*, *"Em muốn làm tiếp viên hàng không để được... đi du lịch thật nhiều!"*.

Tôi khuyên các em: *"Khi mới sinh ra thì các em bú mẹ, sau đó các em đi học, còn chưa biết gì về tiếp viên hàng không, không nên trả lời như vậy. Có thể trả lời rất đơn giản, nhân bản là các em mới ra trường và muốn có một việc làm để nuôi sống mình, đỡ đần cho bố mẹ"*, *"Làm tiếp viên hàng không là công việc phục vụ khách hàng, kể cả những khách hàng rất khó tính, không phải là đi du lịch, em ạ!"*.

Một mặt, tôi rất thương các em và gia đình các em. Các em mất 4 – 5 năm học đại học, gia đình các em phải chi hàng trăm triệu đồng trong ngần ấy năm, tôi muốn các em có những cơ hội việc làm phù hợp hơn với ngành học của mình và có thu nhập cao hơn. Mặt khác, với một (thậm chí hai) tấm bằng đại học mà các em trả lời các câu hỏi đơn giản như vậy thì chất lượng giáo dục rất có vấn đề.

Hầu hết các cơ quan, doanh nghiệp sau khi tuyển dụng các em mới tốt nghiệp đại học

vào làm việc phải đào tạo lại cho các em những kiến thức cơ bản về chuyên môn, làm việc theo nhóm, Excel, PowerPoint và kỹ năng thuyết trình, thậm chí cả về chính tả, ngữ pháp tiếng Việt, cách soạn thảo, trình bày văn bản… những thứ lẽ ra các em phải được trang bị tốt từ nhà trường.

Ông hiệu trưởng nơi vợ tôi giảng dạy là người cầu thị. Có lần ông ấy hỏi tôi: *"Là người ngoại đạo, anh thấy ngành giáo dục của anh em chúng tôi thế nào? Tại sao nó lại yếu kém như nhiều người nhận xét? Nên làm cái gì? Nghĩ sao nói vậy nhé, không cần giữ ý đâu!"*.

Tôi nói: *"Nó yếu kém thì mọi người đã nói nhiều rồi, anh cũng biết rồi. Còn lý do tại sao thì tôi nghĩ nôm na là, do nhiều nguyên nhân lịch sử, đến nay nó là một thứ chắp vá của nhiều trường phái giáo dục. Khổng có, Pháp có, Liên-xô có, "Tây" (ngoài Pháp) có. Tôi nói "Tây" chung chung là vì cũng không rõ nét của ai: Anh hay Mỹ?... Có rất nhiều đoàn đi học tập kinh nghiệm nước ngoài. Có rất nhiều hội thảo khoa học. Từ các chuyến khảo sát nước ngoài, các cuộc hội thảo đó, thu được nhiều sáng kiến cải tiến, một số đã được đưa vào ứng dụng thông qua các chương trình cải cách giáo dục. Nhưng thường khi đi khảo sát ngắn ngày, hội thảo trao đổi một vài ngày, khi nói về cái hay, cái dở của một nền giáo dục khác, người ta chỉ nhìn thấy cái chân voi, cái tai voi, cái vòi voi, không thấy cả con voi, không thấy "cái này" liên quan đến "cái kia", muốn có "cái này" thì phải có "cái kia", cho nên áp dụng vào Việt Nam nó khập khà khập khiễng, điểm hay chẳng được phát huy, điểm dở thì có khi phát sinh một núi. Làm kiểu chắp vá là nó như vậy"*.

Ông hiệu trưởng nói: *"Tôi chưa hoàn toàn nhất trí với anh. Nhưng cứ cho là như vậy thì phải làm gì?"*.

Tôi bảo: *"Xuân Diệu có viết mấy câu thơ: "Anh bóp vụn ngày, anh xé nát đêm/ Anh vá víu những người trên trái đất", mục đích là để tạo ra một người con gái hoàn hảo như "Em". Nhưng cái trò vá víu nó phải có nghề, mình không có nghề thì nó không ra "Em" mà lại ra một thứ quái thai nào đấy. Nếu mình chưa có đủ chuyên gia đủ giỏi, có khả năng tổng hợp mọi cái hay, cái dở của các trường phái giáo dục và từ đó thiết kế ra một trường phái giáo dục Việt Nam tốt hơn hẳn mọi trường phái giáo dục khác thì hãy phân tích, đánh giá, thảo luận rồi chọn lấy một trường phái nào về cơ bản thấy phù hợp nhất với Việt Nam mà làm cho đồng bộ. Có sáng tạo gì thì sáng tạo sau, ban đầu cứ làm cho giống đã. Như Singapore chọn trường phái giáo dục Anh ấy"*.

Tôi không có đủ hiểu biết về giáo dục để đề xuất những giải pháp thuyết phục như GS. Nguyễn Đăng Hưng, GS. Văn Như Cương, PGS. Trần Xuân Nhĩ và rất nhiều các nhà giáo dục khác đã làm trong rất nhiều năm qua. Nhưng với tư cách "khách hàng" của ngành giáo dục, tôi hy vọng rằng một số nhận xét, ý kiến của tôi trong bài viết này có thể đóng góp được ít nhiều cho câu chuyện đổi mới giáo dục – vấn đề tôi coi là quan trọng số một trong công cuộc phát triển đất nước, nâng cao đời sống vật chất, tinh thần của người dân trong tương quan quốc tế.

Tôi chỉ có một đề xuất duy nhất: Đừng chắp vá, hãy đổi mới toàn diện!

(Giaoduc.net.vn, ngày 01-10-2012)

Gửi Bộ trưởng: Một lá thư ngỏ bàn về giáo dục



Ở nước ta, chuyện giáo dục được quan tâm quanh năm và từ năm này qua năm khác. Nghĩ theo hướng tích cực, điều đó là vì người Việt Nam và cả xã hội rất quan tâm đến việc học hành của con em. Nhưng cũng cần nhìn nhận dưới cả góc độ khác: phải chăng sự "quan tâm" đó thật ra là sự bận tâm do những bất cập của chuyện học hành, thi cử trong một nền giáo dục chưa tạo được sự yên tâm, tin tưởng của cả giới chuyên môn lẫn người dân?

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 15 tháng 7 năm 2013

Từng là sản phẩm của nền giáo dục Việt Nam khi còn là học sinh cắp sách đến trường, là khách hàng của giáo dục Việt Nam khi bỏ công sức, tiền bạc cho việc học hành của các con (và tới đây là các cháu), tôi đánh giá cao việc Bộ trưởng công bố địa chỉ email với mong muốn nhận được nhiều ý kiến đóng góp của các tầng lớp nhân dân cho ngành giáo dục nước nhà mà Bộ trưởng phụ trách. Cá nhân tôi xin hưởng ứng lời kêu gọi của Bộ trưởng bằng chính lá thư ngỏ này gửi đến Bộ trưởng.

Thưa Bộ trưởng, những bất cập của nền giáo dục Việt Nam đã được rất nhiều chuyên gia giáo dục và đông đảo người dân nêu ra liên tục trong hàng chục năm qua. Hiếm có một nước nào mà mỗi năm các kỳ thi tốt nghiệp, thi đại học lại trở thành các sự kiện đặc biệt, thu hút sự quan tâm rộng rãi của báo chí, người dân như ở Việt Nam. Các con của chúng tôi may mắn có điều kiện học trung học, dự bị đại học và đại học tại Singapore và Anh. Điều khác biệt rất dễ nhận thấy là ở các nước này nhà trường chẳng bao giờ tổ chức lễ khai giảng; đến kỳ thi hết cấp học, vào đại học, báo chí của họ cũng chẳng đưa tin. Học sinh cứ đến ngày đến giờ thì tới trường nhận sách giáo khoa, thời khóa biểu, làm quen với thầy cô, bạn bè cùng lớp rồi bắt đầu năm học mới. Việc lựa chọn, đăng ký trường, ngành, thông báo kết quả thi, các cơ hội học thay thế nếu lựa chọn ưu tiên không đạt... đều được thực hiện qua internet. Có cảm giác là nền giáo dục và chuyện thi cử ở các nước này đã đạt độ ổn định đến mức chẳng có gì để nói, để bàn, để tranh luận nữa.

Quả thực, cái gì mà năm nào cũng thế, "đến hẹn lại lên", "cứ thế mà làm" thì cũng không có gì để xã hội phải đặc biệt quan tâm nữa thật.

Trong khi đó ở Việt Nam, hàng năm Bộ Giáo dục - Đào tạo đưa ra quy chế, hướng dẫn thi tốt nghiệp trung học phổ thông, mỗi năm một kiểu, quanh quẩn mãi mà vẫn chưa ổn định được việc này. Ngay đến môn thi tốt nghiệp là những môn nào học sinh cũng không được biết trước, hàng năm phải chờ quyết định của Bộ. Cách làm này dẫn đến sự cố hàng trăm học sinh Trường trung học phổ thông Nguyễn Hiền ở thành phố Hồ Chí Minh vứt bỏ

đề cương môn Lịch sử khi họ biết không phải thi tốt nghiệp môn học này trong kỳ thi tốt nghiệp vừa rồi.

Ở nước ta, chuyện giáo dục được quan tâm quanh năm và từ năm này qua năm khác. Nghĩ theo hướng tích cực, điều đó là vì người Việt Nam và cả xã hội rất quan tâm đến việc học hành của con em. Nhưng cũng cần nhìn nhận dưới cả góc độ khác: phải chăng sự "quan tâm" đó thật ra là sự bận tâm do những bất cập của chuyện học hành, thi cử trong một nền giáo dục chưa tạo được sự yên tâm, tin tưởng của cả giới chuyên môn lẫn người dân?

Nếu như sự quan tâm đến giáo dục là tích cực thì sự bận tâm lại mang tính tiêu cực, nếu không phải bận tâm hoặc bớt phải bận tâm thì tốt hơn. Nhưng sự thật là cả giới chuyên môn và người dân nước ta không thể không bận tâm được. Và dưới góc nhìn nhất định, những buổi lễ khai giảng đầy cờ hoa, khẩu hiệu, các bài phát biểu dõng dạc không hẳn là thể hiện sự thỏa mãn, hài lòng với thực trạng nền giáo dục, mà là để thêm một lần hạ quyết tâm nâng cao chất lượng dạy và học. Năm nào cũng như vậy, nhưng chưa thay đổi được bao nhiêu nên vẫn phải tiếp tục hạ quyết tâm.

Nếu góc nhìn trên của tôi là sai thì mong Bộ trưởng lượng thứ, nhưng tôi xin được trình bày một số điều mà nền giáo dục Việt Nam, theo tôi, đã và đang tạo ra sự bận tâm cho cả giới chuyên môn và người dân, như sau:

1) Kết cấu chương trình giáo dục phổ thông

Chương trình học phổ thông của ta quá nặng các môn tự nhiên (toán, lý, hóa), nhẹ các môn xã hội, giáo dục kỹ năng sống và làm việc (văn, sử, địa, ngoại ngữ, giáo dục giới tính, giáo dục công dân, kiến thức pháp luật, kỹ năng thuyết trình, làm việc theo nhóm, thể dục thể thao,...).

Nếu như việc học nặng các môn tự nhiên chỉ bổ ích cho những người chọn các ngành khoa học tự nhiên khi vào đại học và ra làm việc, thì các môn học xã hội, kỹ năng sống và làm việc bổ ích cho cả đời người của mọi người, kể cả người theo các ngành khoa học tự nhiên. Kiến thức về các lĩnh vực đó không bao giờ thừa, thường là thiếu hoặc rất thiếu. Không ít người có một vài bằng đại học nhưng soạn một văn bản tiếng Việt đơn giản cũng không đạt. Không ít người khi tiếp xúc với đối tác nước ngoài, ngoài các vấn đề công việc ra chẳng biết chuyện trò gì. Không ít người không thể thuyết trình hiệu quả trước đông người, kể cả về các vấn đề chuyên môn mà mình nắm vững. Không ít người biết chuyên môn, nhưng không thể đóng góp hiệu quả cho các hoạt động, đề án tập thể đòi hỏi sự chia sẻ, phối hợp, cộng hưởng. Không ít người thiếu hẳn những chuẩn mực đạo đức, văn hóa ứng xử, hiểu biết pháp luật tối thiểu sau khi ra trường.

Theo một số thông tin đăng tải gần đây, 37% sinh viên ra trường không tìm được việc làm do thiếu hụt kỹ năng thực hành, 83% sinh viên ra trường bị các nhà tuyển dụng đánh giá thiếu kỹ năng sống. Đã phỏng vấn tuyển dụng hàng nghìn người trong 20 năm qua, tôi nghĩ những con số này có cơ sở và rất đáng lo ngại. Nhiều cơ quan, doanh nghiệp sau khi tuyển dụng sinh viên ra trường phải tổ chức đào tạo cho họ các kiến thức, kỹ năng cơ bản

mà lẽ ra họ đã phải được chuẩn bị tốt trong những năm học đại học.

2) Sự cào bằng, áp đặt, thiếu tính hướng nghiệp của chương trình giáo dục

Sự cố video clip "Kẻ lười biếng" gần đây là một sự "nổi loạn", báo động về tình trạng học sinh mất niềm tin vào nền giáo dục Việt Nam. Tôi nghĩ rằng "Kẻ lười biếng" không phải là học sinh duy nhất mất niềm tin, chỉ có điều em này có khả năng và mức độ mạnh dạn để công khai trình bày suy nghĩ, đánh giá của mình về nền giáo dục. Nhiều điều "Kẻ lười biếng" nói đáng để các nhà quản lý giáo dục xem xét nghiêm túc thay vì bác bỏ cho qua chuyện.

Cách đây gần 10 năm, khi đang là học sinh lớp 10 chuyên toán của một trường chuyên tại Hà Nội, con trai chúng tôi cũng thể hiện sự mất niềm tin vào hệ thống giáo dục Việt Nam bằng một bài cháu viết gửi đăng trên báo Thanh Niên. Thay vì mừng về sự "chín chắn", biểu hiện "ông cụ non" của một đứa trẻ, vợ chồng chúng tôi tin rằng cần phải đưa cháu trở lại làm người học sinh chăm chỉ, đam mê học hành. Nhưng vì cháu đã mất niềm tin vào cách dạy và học ở Việt Nam qua trải nghiệm của chính cháu và bạn bè, chúng tôi nghĩ, cách tốt nhất là để cháu trở thành học sinh của một nền giáo dục khác mà cháu tin tưởng và có đam mê học tập mạnh mẽ. Một khi chúng ta mất niềm tin vào một thứ, rất khó để chúng ta tiếp thu nó một cách hiệu quả. Điều này rất nguy hiểm cho học sinh với nhiệm vụ chính là học.

Phải chăng cái làm cho học sinh mất niềm tin vào hệ thống giáo dục và chán học là sự cào bằng, tính áp đặt trong chương trình giáo dục và cách dạy? Mỗi đứa trẻ có những mặt mạnh, mặt yếu, thiên hướng, năng khiếu riêng, nhưng trong hệ giáo dục hiện nay, với chương trình học giống nhau suốt 12 năm, các em có rất ít cơ hội lựa chọn để học tốt hơn những môn học các em có năng khiếu và đỡ phải mất công, khổ sở với những môn học các em không thể tiếp thu tốt vì các tố chất cá nhân (hoặc nhiều khi chỉ đơn giản là các em không thích các môn học đó).

Kiến thức là vô tận, do vậy, yêu cầu phát triển toàn diện con người không đồng nghĩa với việc bắt học sinh phải học những môn học phổ thông mà khả năng tiếp thu của các em rất hạn chế. Nhớ lại, khi học cấp ba chúng tôi được (phải?) học môn nhạc. Đối với tôi, đó là một cực hình, tôi không thể nào phân biệt được nốt nhạc này với nốt nhạc kia. Ở lứa tuổi đó, năng khiếu âm nhạc nếu có thì đã có rồi, nếu đã không có thì cũng không thể tạo ra được, vậy thì bắt tôi học nhạc để làm gì? Nếu được lựa chọn, tôi đã sử dụng thời gian học nhạc để học môn khác nhiều hơn.

Khi so sánh với một số hệ giáo dục khác mà học sinh có quyền lựa chọn môn học (sẽ nêu dưới đây), tính hướng nghiệp cho học sinh trong chương trình phổ thông của ta quá ít, làm cho các em phải học nhiều thứ không cần thiết, học ít các thứ cần thiết (cho nghiệp sẽ chọn). Con gái chúng tôi học xong lớp 8 ở Việt Nam thì đi Singapore học tiếp trung học với chỉ bảy môn học, trong khi các bạn của cháu học lớp 9 ở Việt Nam với 12-13 môn. Con trai chúng tôi đang học giữa lớp 11 thì được nhận vào học dự bị đại học ở Anh với sáu môn học (do cháu tự chọn), chỉ bằng một nửa số môn cháu học ở Việt Nam.

Chương trình phổ thông giống nhau cho tất cả học sinh trong cả 12 năm học là sự lãng phí thời gian, sức học cho học sinh, lãng phí công sức, tiền bạc cho các gia đình và toàn xã hội. Theo tôi được biết, có rất ít nước trên thế giới còn theo hệ thống giáo dục phổ thông kiểu như vậy.

3) Tỷ lệ đào tạo "thầy" và "thợ" cho thị trường lao động

Do chương trình giáo dục phổ thông giống nhau suốt 12 năm và tâm lý phải cố gắng cho con vào đại học phổ biến của các phụ huynh nước ta, tỷ lệ đào tạo đại học và cao đẳng dạy nghề ở nước ta bất hợp lý, gây mất cân đối về nguồn cung trên thị trường lao động.

Nền kinh tế nào cũng cần có "thợ" nhiều hơn "thầy", đào tạo nghề thông thường phải nhiều hơn đào tạo kinh điển (để làm các công việc nghiên cứu, quản lý). Do dôi dư lao động có bằng đại học nhưng lại thiếu lao động được đào tạo nghề có chất lượng cao, nhiều cơ quan, doanh nghiệp tuyển dụng lao động có bằng đại học cho những công việc thật ra chỉ cần lao động được đào tạo nghề (cao đẳng, thậm chí trung cấp).

Khi người có bằng đại học chưa tìm được cơ hội việc làm tốt hơn, họ sẵn sàng chấp nhận một công việc lao động giản đơn, với mức thu nhập thấp. Nhưng sau khi đã được nhận vào làm việc, họ luôn luôn tìm cơ hội thay đổi sang công việc khác mà họ coi là phù hợp với bằng đại học của họ (từ nhân viên thành chuyên viên). Khi người lao động không hài lòng với công việc đang làm, chất lượng công việc bị giảm sút, phát sinh sự bất ổn định trong công tác nhân lực, thậm chí còn gây tiêu cực cho tổ chức.

Trong những năm gần đây, thay vì nâng cao chất lượng, uy tín của các trường đại học và cao đẳng để "thầy" cho ra "thầy", "thợ" cho ra "thợ", chúng ta lại cho nâng cấp nhiều trường cao đẳng lên đại học, có cả trường hợp từ trung cấp lên cao đẳng rồi lên đại học trong một thời gian ngắn. Điều đó làm giảm chất lượng cả "thầy" và cả "thợ", đồng thời làm cho tỷ lệ "thầy" – "thợ" càng bất hợp lý. Bằng việc chuyển dịch quá nhiều học sinh về phía đại học, chúng ta cũng làm hỏng chất lượng của cả "thầy" và "thợ".

Theo số liệu tại website *moet.gov.vn*, trong năm học 2010-2011, nước ta có 726.219 sinh viên học tại 226 trường cao đẳng, 1.435.887 sinh viên học tại 188 trường đại học. Sang năm học 2011-2012, có 756.292 sinh viên tại 215 trường cao đẳng và 1.448.021 sinh viên tại 204 trường đại học. Mặc dù số sinh viên cao đẳng có tăng, nhưng số trường cao đẳng đã giảm 11 trường, số trường đại học tăng thêm 16 trường, tỷ lệ sinh viên đại học – cao đẳng ở nước ta khoảng 2:1. Tỷ lệ này tại EU cỡ 1:1,5, tại Nhật cỡ 1:1. Tỷ lệ sinh viên đại học – cao đẳng của Việt Nam tương đương Mỹ, nhưng cần lưu ý rằng rất nhiều các doanh nghiệp Mỹ đã chuyển các hoạt động sản xuất cần nhiều lao động giản đơn sang các nước đang phát triển tại châu Á và Mỹ La-tinh, chỉ duy trì các khâu nghiên cứu – phát triển, tiếp thị, phân phối... cần lao động chuyên môn cao tại chính quốc. Ta chưa thể theo Mỹ trong chuyện này.

Theo quy hoạch đã được phê duyệt, đến năm 2020 cả nước có 460 trường đại học và cao

đẳng, gồm 224 trường đại học và 236 trường cao đẳng. Với tỷ lệ như vậy và quy mô vượt trội của hai trường Đại học Quốc gia, e rằng tỷ lệ "thầy" – "thợ" trên thị trường lao động đến năm 2020 vẫn bất hợp lý (trừ khi phát triển được một số trường cao đẳng có quy mô rất lớn).

4) Kỳ thi tốt nghiệp

Trong những năm gần đây, tỷ lệ đỗ tốt nghiệp luôn tiệm cận mức tuyệt đối. Năm học 2012-2013, tỷ lệ học sinh đạt tốt nghiệp hệ giáo dục trung học phổ thông đạt 97,52% ("hơi giảm" so với 98,97% của năm học 2011-2012).

Một kỳ thi mà chỉ có một vài phần trăm học sinh không đỗ, điểm thi của nó sau đó cũng không được sử dụng cho mục đích gì đáng kể, trong khi nó gây tốn kém rất lớn về công sức, tiền bạc, gây tắc đường, tăng tai nạn giao thông..., tôi nghĩ không cần phải tổ chức nữa. Chúng ta hoàn toàn có thể cấp chứng nhận tốt nghiệp cho tất cả học sinh khi họ kết thúc toàn bộ chương trình giáo dục trung học phổ thông, việc chọn lọc học sinh sẽ thực hiện qua các kỳ thi đại học, cao đẳng (bản thân các kỳ thi này cũng cần được hoàn thiện).

Không nên tiếp tục một cách làm vất vả, tốn kém như thi tốt nghiệp khi mà nó đã không còn tạo được giá trị lớn hơn các loại phí tổn phải bỏ ra.

5) Đầu tư nước ngoài vào giáo dục và liên kết đào tạo

Trong những năm qua, nhà nước đã ban hành một số văn bản quy định về đầu tư nước ngoài vào giáo dục, hợp tác liên kết đào tạo. Gần đây nhất là Nghị định 73/2012/NĐ-CP ký ngày 26-9-2012.

Tôi có cảm giác các quan điểm, chính sách của ta đối với vấn đề này vẫn còn thiếu tính nhất quán và kinh nghiệm thực tiễn.

Một mặt, chúng ta thấy cần phải thu hút đầu tư nước ngoài vào giáo dục, cho phép liên kết đào tạo để phát triển lĩnh vực quan trọng này. Mặt khác, có vẻ chúng ta vẫn muốn bảo hộ các cơ sở đào tạo không có vốn đầu tư nước ngoài trong cạnh tranh giáo dục, vì thế quy định những hạn chế như trẻ em Việt Nam dưới năm tuổi không được tiếp nhận vào học chương trình nước ngoài, các trường tiểu học và trung học cơ sở không quá 10% tổng số học sinh của trường; các trường trung học phổ thông không quá 20% tổng số học sinh của trường. Nhiều người đã bày tỏ băn khoăn về các quy định này.

Trên thực tế, tổng vốn FDI vào giáo dục ở Việt Nam chưa đến 500 triệu đô-la và mức đầu tư bình quân vào một dự án giáo dục chưa đến ba triệu đô-la, rất thấp so với các lĩnh vực khác. Các nhà đầu tư giáo dục nước ngoài chủ yếu đầu tư vào các dự án trường mầm non và phổ thông. Mới chỉ có ba trường hệ đại học ở Việt Nam có vốn đầu tư nước ngoài.

Theo tôi, việc thu hút đầu tư vốn FDI vào các dự án trường đại học ở Việt Nam không có triển vọng sáng sủa. Hầu hết các trường đại học danh tiếng trên thế giới hoạt động theo quy chế phi lợi nhuận (kể cả các trường đại học tư nhân). Họ tiếp nhận các nguồn tài trợ từ

chính phủ, các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân và bắt buộc phải duy trì nguyên tắc phi lợi nhuận. Họ không đầu tư vốn ra nước ngoài, mà chỉ thực hiện các chương trình liên kết đào tạo và các khoản thu từ các hoạt động này thường cũng mang tính phi lợi nhuận. Nói chung, đào tạo đại học không phải là lĩnh vực để các nhà đầu tư kiếm lợi nhuận. Số lượng các trường đại học tư nhân với mục tiêu kinh doanh (với mục tiêu lợi nhuận) rất ít, thường không phải là các trường danh tiếng và ngay cả họ cũng ít khi đầu tư vốn ra nước ngoài.

Nhìn chung, liên kết đào tạo là hình thức hợp tác phổ biến nhất. Các nhà đầu tư địa phương (nhà nước, tư nhân) bỏ vốn thành lập trường, tuyển sinh và đào tạo học sinh, sinh viên theo chương trình khung, giáo trình của trường nước ngoài, kèm với những hình thức hỗ trợ nhất định của trường nước ngoài. Đây có lẽ là hướng đi mà Việt Nam cần ưu tiên và tạo mọi điều kiện thuận lợi, kể cả việc cho phép áp dụng toàn bộ chương trình khung nước ngoài đối với ngành nghề đào tạo được liên kết quốc tế. Chúng ta thu hút các học sinh học đại học ở nước ngoài về nước làm việc như thế nào thì cũng cần tạo điều kiện như thế cho các trường đại học trong nước thực hiện các chương trình đào tạo tương tự thông qua liên kết đào tạo. Việc này có thể làm giảm nhu cầu đi học ở nước ngoài và tạo điều kiện cho nhiều người được tiếp cận các chương trình đào tạo quốc tế ngay ở trong nước.

6) Tiếp tục chắp vá hay đổi mới toàn diện hệ giáo dục?

Trong phạm vi hiểu biết của một người ngoài ngành, tôi nghĩ rằng thế giới thật ra cũng chỉ có mấy nền giáo dục lớn (có người gọi triết lý, hệ giáo dục), đó là Pháp, Anh, Mỹ, Liên-xô (cũ)... Hệ giáo dục của các quốc gia khác là kết quả của việc ứng dụng, pha trộn các hệ giáo dục lớn qua các thời kỳ chiếm đóng thực dân và xâm nhập văn hóa trong xu thế toàn cầu hóa hiện đại. Cách ứng dụng, pha trộn có liên quan đến các yếu tố kinh tế, văn hóa, tôn giáo địa phương, cái mà ta có thể gọi là “tiếp thu và phát triển một cách sáng tạo”.

Do bối cảnh lịch sử, hệ giáo dục của ta chịu ảnh hưởng và có sự pha trộn của nhiều hệ giáo dục lớn: Pháp, Liên-xô (cũ), Mỹ (ở miền Nam trước đây), Anh (do ảnh hưởng của thời kỳ hội nhập). Đã đến lúc cần có sự nghiên cứu, đánh giá và lựa chọn một hệ giáo dục có tính đồng bộ, tính liên kết cao hơn.

Nếu nhìn ra các nước lân cận, có thể thấy Singapore, Malaysia, Thái Lan có hệ giáo dục rất gần với hệ của Anh. Ở các nước thuộc Liên-xô (cũ), kể cả Nga, sự ảnh hưởng của nền giáo dục Anh cũng đang ngày càng lớn.

Tôi nghĩ, việc đổi mới toàn diện giáo dục ở nước ta nên đoạn tuyệt với cách tiếp cận “ứng dụng và phát triển sáng tạo” theo kiểu làm lâu nay. Nên chọn một hệ giáo dục tốt làm cơ sở tham chiếu để xây dựng hệ giáo dục mới.

Tôi nghĩ đó nên là hệ giáo dục Anh. Về đại cương, hệ giáo dục này bao gồm sáu năm tiểu học và 5 năm trung học (cho phép thực hiện chương trình trung học “nén” với bốn năm). Sau khi kết thúc trung học, tùy thuộc kết quả một kỳ thi chung, học sinh được chọn theo học hệ cao đẳng học nghề (polytechnic) ba năm, hoặc dự bị đại học hai năm để thi vào các trường đại học (university) với thời gian học ba năm (ngoại trừ một số ngành đặc biệt).

So với chương trình phổ thông hiện nay, học sinh có thể tiết kiệm một năm (hoặc hai năm nếu theo chương trình trung học "nén"). Ngoài ra, số môn học ở các lớp trung học cũng ít hơn và học sinh được chọn các môn học (ngoài 3-4 môn học bắt buộc). Như vậy, học sinh trung học của họ đã bắt đầu được hướng nghiệp qua việc lựa chọn các môn học mình yêu thích và có thế mạnh. Số môn học các năm cuối cấp trung học chỉ khoảng 7-8 môn (thay vì 12-13 môn theo chương trình hiện nay), cho phép các em học sâu hơn các môn này.

Chương trình dự bị đại học hai năm (chương trình "nén" một năm rưỡi) cũng cho phép học sinh chọn học 7-8 môn học phù hợp với định hướng ngành học đại học, tuy nhiên, học sinh cũng có quyền chọn học nhiều môn hơn.

Giáo dục Anh là một trong những hệ giáo dục tốt nhất trên thế giới và có khả năng thích ứng với điều kiện địa phương của các nước. Nhiều quốc gia thuộc địa cũ của Anh áp dụng hệ giáo dục này và nhìn chung phát triển thuận lợi hơn so với các nước khác. Hệ giáo dục Anh cho phép học sinh phát hiện và có điều kiện lựa chọn, tập trung cho các lĩnh vực kiến thức mà học sinh có năng khiếu sớm hơn nhiều so với các hệ giáo dục mang tính đổ đồng, cào bằng như hệ giáo dục Việt Nam hiện nay.

Các nhà giáo dục có thể có những quan điểm khác. Điều tôi muốn nói là chúng ta nên tránh phát triển một hệ giáo dục có tính chắp vá, pha trộn quá nhiều. Để có thể "áp dụng sáng tạo" kinh nghiệm giáo dục của các hệ giáo dục khác nhau, cần phải hiểu tường tận chúng. Một công trình kiến trúc chắp vá vẫn có thể là một công trình đẹp, nhưng nó đòi hỏi những kiến trúc sư tài ba. Với những gì đã và đang tích tụ trong một hệ giáo dục như ta đang có, việc tiếp tục chắp vá để có một hệ giáo dục tốt hơn là quá khó.

Kể cả khi có sự đồng thuận lấy hệ giáo dục Anh làm cơ sở để xây dựng một hệ giáo dục mới, việc chuyển đổi cần có lộ trình thời gian để giải quyết nhiều vấn đề phát sinh. Có thể cần 3 năm, 5 năm hoặc lâu hơn. Nhưng nếu không đặt ra mục tiêu, lộ trình thay đổi để bắt đầu chuẩn bị thì các bất cập của giáo dục Việt Nam có thể kéo dài và gây thiệt thòi cho nhiều thế hệ nữa.

7) Dạy thêm – học thêm

Vấn đề dạy thêm – học thêm đã được mổ xẻ, bàn luận rất nhiều. Mặc dù rất băn khoăn, thông cảm với thu nhập và điều kiện sống của các giáo viên, tôi cho rằng cần chấm dứt càng sớm càng tốt tình trạng dạy thêm – học thêm như hiện nay vì sự lành mạnh, chất lượng của nền giáo dục.

Việc dạy thêm – học thêm không chỉ gây tốn kém công sức, tiền bạc của các gia đình cho việc học hành của con em, mà còn ảnh hưởng tiêu cực đến sự cân bằng học hành – nghỉ ngơi và phát triển toàn diện trí-lực của học sinh. Nó phá vỡ sự công bằng giữa các học sinh với điều kiện gia đình chênh lệch và thiệt thòi cho con em các gia đình có khó khăn kinh tế. Nó làm xấu đi hình ảnh thầy cô trong con mắt học trò và các phụ huynh học sinh.

Thế hệ chúng tôi không phải học thêm, nhưng chắc gì chất lượng học đã kém so với hiện nay? Các học sinh Việt Nam được gửi ra nước ngoài học trong những năm 70-80 vẫn học rất giỏi so với học sinh của các nước khác, thường chiếm các vị trí đứng đầu về kết quả học tập.

Nhìn ra các nước xung quanh, học sinh phổ thông cũng không phải học thêm các môn chính khóa. Tình trạng học sinh học thêm ở Việt Nam, thậm chí ngay từ lớp một, là một thực tế độc nhất vô nhị và khó có thể biện minh được, ngoại trừ lý do thu nhập của đội ngũ giáo viên nước ta quá thấp so với nhu cầu cuộc sống. Nếu lấy việc dạy thêm – học thêm để giải quyết vấn đề thu nhập của giáo viên, nền giáo dục khó mà tốt lên được.

Chương trình giáo dục phải được xây dựng để học sinh có thể nắm vững những kiến thức được dạy ở lớp và các bài tập về nhà. Đối với các em học sinh có khả năng tiếp thu yếu hơn, nhà trường cần tổ chức các lớp phụ đạo miễn phí để giúp các em có điều kiện đáp ứng được yêu cầuvề chuẩn kiến thức, kỹ năng của chương trình, thu hẹp khoảng cách với các học sinh khá, giỏi. Ở Singapore và nhiều nước khác người ta làm như thế, không bao giờ có việc giáo viên hoặc nhà trường thu tiền phụ đạo các học sinh kém hơn.

8) Chi cho giáo dục và đời sống, chất lượng đội ngũ giáo viên

Ông cha ta nói: "Có thực mới vực được đạo", điều đó đúng với mọi thứ, trong đó có giáo dục.

Theo các số liệu tại trang mạng www.nationmaster.com, tỷ lệ "Đầu tư công cho giáo dục / Chi tiêu của chính phủ" ("Public spending on education / Government expenditure") của một số quốc gia như sau: Trung Quốc – 12,71%, Thái Lan – 19,98%, Singapore – 18,22%, Malaysia – 28,02 và Philippines – 17,22%.

Ở nước ta, theo các nghị quyết của đảng, Quốc hội và chủ trương, chính sách của Chính phủ, chi ngân sách nhà nước (cả trung ương và địa phương) cho giáo dục đào tạo và dạy nghề ở mức 20%. Xét về tỷ lệ phần trăm thì con số này không nhỏ so với các nước trên, nhưng vì tổng chi ngân sách của Việt Nam nhỏ hơn đáng kể so với họ (do nền kinh tế có GDP còn nhỏ), con số tuyệt đối chi cho giáo dục đào tạo ở nước ta thấp hơn nhiều (đặc biệt nếu tính bình quân trên một giáo viên, trên một học sinh).

Nếu xác định giáo dục là quốc sách hàng đầu, nhân tài là nguyên khí quốc gia, không thể không cải thiện tỷ lệ và tổng chi ngân sách cho giáo dục. Nguồn ngân sách được tăng lên một phần dùng để cải thiện thu nhập cho đội ngũ giáo viên, làm sao để nghề giáo viên trở nên hấp dẫn trong các nghề công chức. Ngoài ra, ngân sách tăng thêm cũng dùng để nâng cấp trường lớp, thiết bị giảng dạy, cấp học bổng khuyến học và các nhu cầu thiết thực khác của ngành giáo dục.

Chúng ta hoàn toàn có thể bán bớt doanh nghiệp nhà nước để đầu tư thêm cho giáo dục. Khi bán bớt doanh nghiệp, nhà nước đỡ phải đầu tư thêm cho chúng, lại càng có thêm nguồn đầu tư cho giáo dục. Trong khuôn khổ nguồn ngân sách có hạn, nếu cần phải lựa

chọn một bên là các doanh nghiệp nhà nước, một bên là chất lượng lao động cho mọi thành phần kinh tế, tôi nghĩ nên lựa chọn cái sau. Nó cần hơn cho sự phát triển lâu dài, bền vững của đất nước Việt Nam.

Câu "Chuột chạy cùng sào mới vào sư phạm" dân gian nói suốt mấy chục năm qua, đến nay vẫn đúng nếu so sánh điểm chuẩn vào đại học giữa ngành sư phạm và các ngành khác. Nhiều trường, khoa sư phạm tuyển sinh đại học với điểm chuẩn trên dưới 15 điểm, thậm chí có những ngành điểm chuẩn chỉ 12-13 điểm. Những học sinh với điểm thi các môn chưa đạt trung bình đó, khi ra trường trở thành giáo viên dạy học sinh, họ sẽ đưa nền giáo dục nước ta đến đâu? Số phận các em học sinh của họ sẽ như thế nào?

Chúng ta cần tìm cách chấm dứt thực tế đau khổ này vì tương lai các thế hệ con em chúng ta và biến nghề sư phạm thành một nghề thu hút người tài, thể hiện rõ nhất qua điểm chuẩn đầu vào của các trường, khoa sư phạm. Muốn làm được như thế, phải có chế độ đãi ngộ tốt đối với nghề giáo. Muốn có chế độ đãi ngộ tốt thì phải có đủ tiền, không thể khác được.

Thưa Bộ trưởng, các vấn đề tôi đề cập trên đây thật ra không có gì mới, chúng đã được nhiều chuyên gia và người dân nêu ra trong nhiều năm qua. Tôi tập hợp lại trong thư này gửi Bộ trưởng với mong muốn các vấn đề này sẽ nhận được sự quan tâm xem xét và giải quyết toàn diện hơn, với lộ trình rõ ràng hơn. Tôi cũng không khẳng định rằng các nhận xét, quan điểm của tôi là toàn diện, chính xác. Góc nhìn của tôi chỉ là một trong rất nhiều góc nhìn về giáo dục Việt Nam. Nếu Bộ trưởng tổ chức một cuộc hội thảo, hay một "Hội nghị Diên Hồng" về giáo dục, với sự tham gia của giới chuyên môn và các tầng lớp nhân dân, tôi tin là Bộ trưởng sẽ nhận được hàng trăm, hàng nghìn ý kiến, kiến nghị rất tâm huyết và có giá trị.

Các bất cập của nền giáo dục Việt Nam cũng không phải do Bộ trưởng, mà tích tụ từ hàng chục năm qua, theo tôi, hoàn toàn không cần thiết phải truy xét tại ai, vì sao? Trong quá trình phát triển của cả đất nước hay một lĩnh vực, có rất nhiều bất cập không phải do lỗi của ai, mà là kết quả của bối cảnh lịch sử, của việc xác địnhcác thứ tự ưu tiên trong từng giai đoạn. *Cái sai* nhiều khi chỉ là sự kéo dài của *cái đúng* của giai đoạn trước. Điều quan trọng nhất là nhận diện các vấn đề và có biện pháp, lộ trình khắc phục.

Khi một số đại biểu quốc hội bỏ phiếu tín nhiệm thấp cho Bộ trưởng trong đợt bỏ phiếu tín nhiệm gần đây của Quốc hội, hoặc khi người dân (như tôi) bày tỏ sự chưa hài lòng với nền giáo dục, tôi nghĩ không ai lại đi nghĩ là Bộ trưởng gây ra những bất cập đó. Cái mà họ chưa hài lòng, tôi nghĩ, là cách Bộ trưởng và Bộ Giáo dục - Đào tạo dưới sự lãnh đạo của Bộ trưởng nhận diện các bất cập và các biện pháp, lộ trình giải quyết. Tình hình hôm nay chưa tốt, không sao cả, miễn là Bộ trưởng cho chúng tôi – người dân, một kế hoạch khắc phục cụ thể những thứ chưa tốt. Chúng tôi sẽ tin, cổ vũ và chờ đợi.

Xin trân trọng cám ơn Bộ trưởng!

Lương Hoài Nam

(Hocthenao.vn, ngày 21-8-2013)

Triết lý giáo dục Việt Nam là gì?



Thật khó hình dung một nền giáo dục mà thiếu triết lý giáo dục. Nếu nói là giáo dục Việt Nam chưa có triết lý giáo dục thì điều này thật khó chấp nhận. Nhưng nếu giáo dục Việt Nam đã có triết lý giáo dục, thì triết lý đó như thế nào, bao gồm những nội dung gì?

Mỗi nền giáo dục dựa trên một hệ triết lý giáo dục có ảnh hưởng mang tính quyết định đến nội dung, phương pháp dạy và học. Giáo dục Mỹ có những triết lý giáo dục rõ ràng, thuyết phục, nhờ thế mà có chất lượng tốt bậc nhất thế giới.

Sự phát triển của xã hội Mỹ và vị thế cường quốc của Mỹ trên nhiều phương diện là kết quả trực tiếp của nền giáo dục siêu đẳng về tính khoa học và hiệu quả.

Các triết lý giáo dục cốt lõi của Mỹ bao gồm: Thuyết bản chất (Essentialism), thuyết trường tồn (Perennialism), thuyết tiến bộ (Progressivism), thuyết cải tạo xã hội (Social reconstructionism), thuyết hiện sinh (Existentialism).

Theo tổ chức xuất bản sách giáo dục McGraw Hill Education (Mỹ), thuyết bản chất đề cao việc dạy các nội dung mang tính bản chất thuộc các kiến thức kinh điển và đạo đức, khuyến khích nhà trường trở về với các vấn đề căn bản, dựa trên chương trình giáo dục cốt lõi mạnh và các tiêu chuẩn kinh điển cao.

Thuyết trường tồn chú trọng các chân lý phổ quát được kiểm nghiệm qua thời gian, khuyến khích học sinh đọc "Những cuốn sách vĩ đại" (The Great Books) để phát triển nhận thức các quan điểm triết học tạo nền tảng cho kiến thức nhân loại. (Mỹ rất chú trọng việc học sinh đọc những sách kinh điển trong danh mục sách nhà trường lựa chọn cho từng cấp học, dao động từ một vài trăm đến một vài nghìn cuốn để giáo viên chọn cho học sinh của mình đọc, thảo luận nhóm và viết thu hoạch).

Thuyết tiến bộ đòi hỏi nội dung các bài giảng ở trường phải có sự liên quan đến học sinh để các em mong muốn học. Chương trình giảng dạy của nhà trường theo triết lý giáo dục này được xây dựng xoay quanh các trải nghiệm, lợi ích, nhu cầu cá nhân của học sinh và tạo hứng thú, đam mê học tập.

Thuyết cải tạo xã hội như triết lý giáo dục đòi hỏi sự chú tâm trực tiếp và kịp thời đến tệ nạn, thói hư tật xấu trong xã hội, đề cao sự kết hợp học với hành, dựa trên niềm tin rằng giáo dục có thể và cần phải cải thiện, giải quyết các vấn đề xã hội.

Thuyết hiện sinh xuất phát từ quan điểm về tự do ý thức của mỗi con người và nhu cầu để mỗi người tự tạo dựng tương lai cho bản thân. Trong một nhà trường, các học sinh được khuyến khích hiểu và đề cao tính độc đáo, đơn nhất của bản thân và chịu trách nhiệm về các hành động của mình.

Thật khó hình dung một nền giáo dục mà thiếu triết lý giáo dục. Nếu nói là giáo dục Việt Nam chưa có triết lý giáo dục thì điều này thật khó chấp nhận. Nhưng nếu giáo dục Việt Nam đã có triết lý giáo dục, thì triết lý đó như thế nào, bao gồm những nội dung gì?

Nếu tập hợp đại diện cơ quan quản lý giáo dục, giáo viên, học sinh, người dân vào cùng một phòng thi với yêu cầu trình bày về hệ triết lý giáo dục Việt Nam, tôi e rằng sẽ thu được những bài làm rất khác nhau. Một số người có thể viết ra được một số nội dung nào đó. Một số người có lẽ sẽ nộp lại tờ giấy trắng.

Vì cho đến gần đây, vẫn còn các bài nghiên cứu kiểu "Triết lý giáo dục Việt Nam là gì?", "Hành trình đi tìm triết lý giáo dục Việt Nam hiện đại".

Nếu nó đã có và đủ rõ ràng, nhất quán, thuyết phục thì cần gì đi tìm nó nữa? Nó đã phải được in ấn ở trong cuốn sách, tài liệu nào đó rồi. Vậy chỉ có thể là nó chưa có, hoặc đã có nhưng chưa đủ rõ ràng, nhất quán, thuyết phục để trở thành một hệ thống mang tính nền tảng cho nền giáo dục.

Những người cho rằng Việt Nam đã có triết lý giáo dục thường minh họa bằng các ví dụ như sau: "Tiên học Lễ. Hậu học Văn", "Học đi đôi với Hành", "Không thầy đố mày làm nên", "Muốn sang thì bắc cầu kiều. Muốn con hay chữ thì yêu lấy thầy", "Vì lợi ích mười năm trồng cây. Vì lợi ích trăm năm trồng người", "Một dân tộc dốt là một dân tộc yếu".

Trong các câu trên, một số có thể được coi là triết lý giáo dục, ví dụ: "Tiên học Lễ. Hậu học Văn", "Học đi đôi với Hành". Một số câu khác thật ra không phải là triết lý giáo dục, mà là về thái độ đối với nghề giáo, thầy giáo, tầm quan trọng của giáo dục và người thầy.

Trong những câu có thể được coi là triết lý giáo dục, có những câu đã tồn tại hàng trăm năm nay và chưa được thẩm định, khẳng định liệu chúng có còn phù hợp với nền giáo dục thời đại mới nữa hay không?

"Tiên học Lễ. Hậu học Văn" là tư tưởng giáo dục Khổng giáo, đề cao tính ưu tiên và tầm quan trọng của việc dạy đạo đức so với việc dạy kiến thức, kỹ năng. Liệu tư tưởng này có còn phù hợp với nhu cầu học tập suốt đời? Liệu nó có phù hợp với các mục tiêu học tập "Học để Biết. Học để Làm. Học để Chung sống. Học để Tự lập" của UNESCO mà chúng ta cũng đã chọn theo?

Phải chăng, chuẩn bị bước vào một "trận đánh lớn" trên mặt trận giáo dục như Bộ trưởng Giáo dục - Đào tạo tuyên bố, cần nghiêm túc đặt ra câu hỏi về hệ triết lý giáo dục Việt Nam và tìm câu trả lời nhất quán, thuyết phục cho nó? Triết lý giáo dục với một nền giáo dục quan trọng y như hiến pháp đối với một quốc gia vậy.

Thật ra, một nền giáo dục chú trọng tính bản chất và tính trường tồn như giáo dục Mỹ được xây dựng trên nền tảng các quan điểm triết học lâu đời hơn rất nhiều so với các nền giáo dục có thiên hướng thay đổi theo tính chính trị của thời đại.

Tất cả những gì nước Mỹ coi là triết lý giáo dục đều có thể tìm được nguồn gốc ở triết học Hy Lạp cổ đại của các nhà triết học – nhà giáo Socrates, Plato, Aristotle... Điều ngạc nhiên là sự trung thành với các quan điểm triết học cổ đại, kể cả về triết lý giáo dục, lại mang lại cho nước Mỹ một khả năng thay đổi và phát triển mạnh mẽ trong mọi thời đại, không bao giờ là nạn nhân của chủ nghĩa giáo điều.

(VNExpress, ngày 29-4-2014)

Cần xác định mô hình thực hiện đổi mới giáo dục



Để đổi mới giáo dục, chúng ta cần thực hiện rất nhiều chương trình, trong đó việc xác định chọn mô hình đổi mới cho phù hợp với điều kiện kinh tế – xã hội của Việt Nam đang là vấn đề được nhiều người quan tâm.

Chia sẻ với phóng viên báo Điện tử Chính phủ, TS. Lương Hoài Nam, nguyên Tổng Giám đốc Jetstar Pacific, cho rằng để đổi mới căn bản, toàn diện nền giáo dục nước ta, cần phải nhận thức giáo dục đào tạo như một ngành kinh tế-dịch vụ, trong đó nhà nước đóng vai trò là nhà đầu tư – nhà tài trợ phi lợi nhuận.

Các gia đình chi tiền cho con cái ăn học là khách hàng sử dụng dịch vụ và đòi hỏi dịch vụ đó phải có chất lượng đủ tốt. Trách nhiệm của ngành giáo dục là thỏa mãn các yêu cầu của nhà đầu tư, nhà tài trợ và đòi hỏi của các khách hàng.

Vậy theo ông, đổi mới thi cử sẽ quyết định như thế nào đến quá trình đổi mới căn bản và toàn diện nền giáo dục hiện nay?

TS. Lương Hoài Nam: Việc đổi mới thi cử phải được đặt trong tổng thể cả "gói" đổi mới giáo dục. Có giảm số môn thi tốt nghiệp hay không giảm, với cách thi cử lâu nay của chúng ta, tỷ lệ tốt nghiệp phổ thông trung học vẫn tiệm cận mức 100%.

Một kỳ thi toàn quốc tốn kém sức người, sức của, để loại được vài ba phần trăm học sinh không đạt, số các em thi đạt lại không dùng được kết quả thi tốt nghiệp cho việc gì nữa (việc các em sẽ học tiếp đại học, cao đẳng, trung cấp hay đi làm công nhân lại được quyết định bằng các cuộc thi khác), liệu một kỳ thi vậy có thực sự có ý nghĩa, đáng bỏ công sức, tiền của để tổ chức hay không?

Trong hai kỳ thi tốt nghiệp và kỳ thi đại học, cao đẳng như cách làm lâu nay thì theo tôi chỉ nên gộp lại thành một kỳ thi có quy mô toàn quốc. Cá nhân tôi thiên về phương án thay đổi căn bản tính chất và nâng cao chất lượng của kỳ thi tốt nghiệp toàn quốc để từ đó làm cơ sở xét tuyển đầu vào của các trường đại học, cao đẳng như các nước tiên tiến trên thế giới hiện nay đang áp dụng.

Vậy kỳ thi tốt nghiệp trung học phổ thông cần phải tổ chức như thế nào?

TS. Lương Hoài Nam: Nếu giữ kỳ thi tốt nghiệp trung học phổ thông, tôi nghĩ cần thay đổi tính chất, chất lượng của nó và biến nó thành cuộc thi chính để phân luồng học sinh cho các cơ hội học tập tiếp theo.

Kết quả thi tốt nghiệp của mỗi em sẽ quyết định em đó có nhiều hay ít cơ hội được xét duyệt vào các bậc và các trường cụ thể trong các bậc đại học, cao đẳng, trung cấp.

Học sinh nào có điểm thi tốt nghiệp cao sẽ có nhiều cơ hội chọn trường (đại học, cao đẳng), học sinh có điểm thi thấp sẽ có ít cơ hội chọn trường hơn (danh sách chọn hẹp hơn). Hàng năm, mỗi trường sẽ đăng ký điểm xét tuyển đầu vào với Bộ Giáo dục - Đào tạo.

Đối chiếu điểm xét tuyển đầu vào của các trường với kết quả thi tốt nghiệp, một em học sinh có thể được quyền chọn trường trong danh sách hàng chục trường đại học và cao đẳng, nhưng một em khác lại chỉ có quyền lựa chọn trong danh sách vài ba trường cao đẳng thôi. Mỗi em sẽ quyết định đăng ký xét tuyển vào trường nào.

Điều đó có nghĩa là không cần và không còn kỳ thi đại học, cao đẳng, trung học toàn quốc như cách làm lâu nay nữa. Các trường sẽ xét duyệt học sinh đầu vào theo kết quả của kỳ thi tốt nghiệp quốc gia. Tùy theo lĩnh vực học hoặc theo nhu cầu riêng, một số trường có thể tổ chức thêm một đợt thi (kể cả bằng hình thức phỏng vấn) để chọn lựa tiếp trong số học sinh đủ điểm thi tốt nghiệp, đặc biệt là khi “cung” vượt quá “cầu”.

Đó là cách làm của các nước áp dụng mô hình giáo dục Anh, trong đó có Singapore, một trong các điểm đến chính của học sinh Việt Nam đi du học nước ngoài.

Nếu làm như thế thì không thể có chuyện giao kỳ thi này cho các địa phương tổ chức để phát sinh rủi ro về tiêu cực, hình thức chủ nghĩa, ảnh hưởng xấu đến chất lượng. Nó sẽ là kỳ thi quan trọng nhất và, về bản chất rất khác kỳ thi tốt nghiệp lâu nay.

CẦN XÁC ĐỊNH RÕ MỤC ĐÍCH HỌC TẬP

Như vậy, theo ông đâu là vấn đề quan trọng nhất trong quá trình đổi mới giáo dục mà chúng ta đang thực hiện?

TS. Lương Hoài Nam: Học là để thỏa mãn những mục đích cụ thể của người học, còn giáo dục, đào tạo là để người học đạt được những mục đích cụ thể đó.

“Học” và “Giáo dục, đào tạo” là hai mặt thống nhất của cùng một vấn đề, biết cái này thì sẽ biết cái kia.

Vì vậy, việc đổi mới căn bản và toàn diện giáo dục, đào tạo lần này cần phải xuất phát từ việc xác định thật rõ các mục đích của học tập là gì.

Trong khi chúng ta chưa xác định được “bộ” mục đích học tập thuyết phục, hoàn toàn có thể chấp nhận “bộ” mục đích học tập của UNESCO. Cụ thể gồm: “Học để Biết” (“Learning to Know”); “Học để Làm” (“Learning to Do”); “Học để Chung sống” (“Learning to Live Together”); “Học để Tự lập” (“Learning to Be”).

Đây là một “bộ” mục đích học tập rất toàn diện và thuyết phục, được nghiên cứu, phát

triển một cách công phu, chúng ta có thể yên tâm sử dụng.

Nếu chấp nhận "bộ" mục đích học tập (và tương ứng với nó là các mục đích giáo dục, đào tạo) như trên, cần làm cho nó được thấm nhuần, nhất quán và xuyên suốt toàn bộ hệ thống giáo dục, đào tạo trong lần đổi mới này.

Bốn nền tảng mục tiêu học tập của UNESCO rõ ràng, thực dụng hơn tư tưởng "Tiên học Lễ. Hậu học Văn" mà chúng ta dùng lâu nay. Trong thế giới hiện đại với mọi thứ thay đổi rất nhanh, học bao gồm tự học và là việc cả đời người, cả về Lễ và Văn.

Vậy chúng ta cần đổi mới giáo dục từ mô hình cũ hay xây dựng lại và thực hiện theo một mô hình hoàn toàn mới?

TS. Lương Hoài Nam: Đây chính là vấn đề cốt lõi. Bộ Giáo dục - Đào tạo cần phải định vị và xác định được đâu là mô hình mới mà chúng ta sẽ xây dựng, đổi mới trong nhiệm vụ trọng đại này.

Trên thực tế, giáo dục Việt Nam (và của nhiều nước khác) chịu ảnh hưởng rất lớn của các nền giáo dục khác do các yếu tố lịch sử, không có tính độc lập tuyệt đối.

Không khó khăn gì để nhìn ra các yếu tố, thuộc tính giáo dục phong kiến Trung Quốc, giáo dục tư bản Pháp, giáo dục chủ nghĩa xã hội Liên-xô (cũ) hiện hữu trong nền giáo dục Việt Nam. Ở bậc đại học và sau đại học, các yếu tố của giáo dục Anh, Mỹ cũng đã bắt đầu hiện diện ở mức độ nhất định.

Nếu chỉ tính 100 năm gần nhất, chương trình giáo dục Việt Nam đã được thay đổi khá nhiều lần theo hướng pha trộn của các nền giáo dục rất khác nhau. Điều đó làm cho nó trở nên đặc biệt và khác biệt với các nền giáo dục khác.

Tuy nhiên, sự đặc biệt và khác biệt của giáo dục Việt Nam đã không tạo được những ưu thế nổi trội so với các nước khác (nếu không thì chúng ta đã không phải đổi mới).

Trong vấn đề mô hình giáo dục, nếu đi theo hướng "tiếp thu sáng tạo", e rằng ngay cả lần này, chúng ta vẫn sẽ chưa có được một "sản phẩm" thực sự tốt.

Nền giáo dục như một thực thể sống, chứa đựng trong nó hằng hà sa số các mối liên kết logic và cấu trúc nhân-quả ("cái này thế này bởi vì cái kia thế kia"). Nếu lựa chọn cách chắp vá, chúng ta khó có thể đảm bảo được các liên kết logic, các cấu trúc nhân-quả cần thiết để nó hoạt động trơn tru như một hệ thống?

Liệu chúng ta có nên mạnh dạn lựa chọn một mô hình giáo dục hoàn chỉnh để ứng dụng, giống như Singapore đã chọn mô hình giáo dục Anh?

TS. Lương Hoài Nam: "Mô hình giáo dục" ở đây là về kết cấu các bậc học; kết cấu chương trình khung, các môn học bắt buộc và các môn học tự chọn; sách giáo khoa, sách tham khảo; cách thi cử, đánh giá, cách phân luồng học sinh...

Giáo dục Anh (hoặc giáo dục Mỹ như mô hình điều chỉnh của giáo dục Anh) là mô hình giáo dục được đánh giá là tốt nhất thế giới. Nó là mô hình được đa số trong số 60.000 học sinh Việt Nam đang du học ở nước ngoài chọn để theo học và tiếp thu tốt.

Lựa chọn mô hình giáo dục Anh hoàn toàn không có nghĩa là thay ngôn ngữ giáo dục, đào tạo từ tiếng Việt sang tiếng Anh. Tiếng Việt vẫn là ngôn ngữ giáo dục, đào tạo và tiếng Anh là một trong các ngoại ngữ.

Nếu ưu tiên đầu tư phát triển con người để đất nước có tương lai thịnh vượng, có lẽ chúng ta cần có đủ quyết tâm để theo đuổi một mô hình giáo dục như vậy. Nếu lấy ý kiến người dân, tôi tin rằng đại đa số người Việt Nam mong muốn con em được học theo mô hình giáo dục Anh ngay tại Việt Nam. Họ tin tưởng mô hình giáo dục này.

Chúng ta cần có một lộ trình đủ dài, cần đầu tư phát triển nguồn lực và cơ sở vật chất giáo dục, nhưng trước hết, cần có một quyết định lựa chọn mô hình giáo dục một cách sáng suốt và có trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước.

Thanh Thủy *thực hiện*

(Baodientu.Chinhphu.vn, ngày 17-3-2014)

Đề xuất chọn mô hình giáo dục Anh



TS. Lương Hoài Nam đề xuất Việt Nam nên cân nhắc lựa chọn theo mô hình giáo dục của Anh để sớm đạt được những thành tựu trong tương lai.

Sau chuyên đề "Gộp kỳ thi tốt nghiệp trung học phổ thông và kỳ thi tuyển sinh đại học, cao đẳng từ năm 2015" để trở thành một kỳ thi quốc gia chung từ năm 2015, báo điện tử VTC News đã nhận được hàng nghìn lượt góp ý, bình luận của các cựu quan chức ngành giáo dục, các chuyên gia giáo dục, bạn đọc cả nước.

Báo điện tử VTC News xin giới thiệu bài viết của tiến sĩ kinh tế Lương Hoài Nam góp ý việc lựa chọn mô hình giáo dục cho Việt Nam:

Nhu cầu đổi mới căn bản và toàn diện giáo dục Việt Nam đã liên tục được đảng, nhà nước, giới chuyên môn và người dân quan tâm trong hàng chục năm nay.

Vì thế, Nghị quyết Hội nghị Trung ương 8 khóa XI của đảng về đổi mới căn bản, toàn diện giáo dục và đào tạo và đề án đổi mới giáo dục và đào tạo của Bộ Giáo dục - Đào tạo là những sự kiện rất lớn, đáp ứng yêu cầu, mong mỏi của toàn xã hội.

Không có gia đình nào lại không có con cái là đối tượng của giáo dục. Với truyền thống hiếu học của người Việt Nam và mức độ quan tâm của các gia đình cho việc học hành của con cái, chuyện học ở Việt Nam quan trọng không kém chuyện ăn, quan trọng hơn chuyện mặc, chuyện ở.

Thậm chí, ở nhiều gia đình nghèo, bố mẹ, ông bà còn tiết kiệm các khoản ăn uống, để dành tiền cho con cháu học hành.

Khó lượng hóa hết được giá trị đầu tư bằng sự quan tâm, thời gian, công sức và tiền của của các gia đình Việt Nam cho việc học hành của con cái.

Còn đối với các em, đó là sự đầu tư những năm tháng tuổi trẻ, cái mà khi đã qua đi, không bao giờ quay trở lại được. Tất cả những điều vừa nêu đều là "chi phí cho giáo dục", kể cả những thứ lượng hóa được và những thứ không thể lượng hóa được.

Trong bất kỳ công việc đầu tư nào, người đầu tư đều mong muốn, đòi hỏi những kết quả thỏa đáng, tương xứng với các chi phí đầu tư.

Trong giáo dục, "kết quả đầu tư" chính là các em thiếu niên, thanh niên ở đầu ra của các bậc giáo dục – đào tạo. Các gia đình – "nhà đầu tư" mong muốn các em được khỏe về thể

lực, giỏi về trí lực, được trang bị về kỹ năng, sẵn sàng cao nhất cho bậc học tiếp theo và cho việc bước vào cuộc đời tự lập sau những năm tháng học hành.

Nhìn nhận dưới góc độ đó, rõ ràng là nền giáo dục nước ta lâu nay chưa đáp ứng được sự mong đợi, đòi hỏi của các gia đình. Họ đã và đang "đầu tư", bỏ ra nhiều công sức, tiền của mà "kết quả" thu về chưa tương xứng.

Những đứa trẻ ở đầu ra của giáo dục nước ta chưa được đào tạo, phát triển toàn diện về thể lực, trí lực, chưa được trang bị các kỹ năng sống và làm việc tốt như các bạn trang lứa ở những nước có nền giáo dục tiên tiến hơn nước ta.

Rõ ràng các em bị thiệt thòi, có ít cơ hội thành công hơn các bạn ở nước ngoài, còn đất nước ta thì khó phát triển với chất lượng lao động thấp.

Trong tình hình đó, một số gia đình có điều kiện đã và đang gửi con cái ra nước ngoài du học. Hiện tại, số học sinh, sinh viên và nghiên cứu sinh Việt Nam du học ở nước ngoài khoảng 60.000 người. Mỗi năm, chi phí của các gia đình Việt Nam cho con cái học ở nước ngoài có thể ước tính khoảng trên dưới hai tỷ đô-la.

Dù vậy, đại đa số các gia đình Việt Nam và hầu hết các gia đình quân nhân, công nhân, nông dân, giáo viên, công chức không có điều kiện tài chính cho con cái đi học ở nước ngoài, mà cho các em học ở trong nước.

Chỉ tính riêng bậc đại học và dạy nghề, số lượng sinh viên hàng năm ở các trường trong nước khoảng 2,2-2,3 triệu người. Mặc dù phải chi số tiền khổng lồ hàng năm, nhưng con số 60.000 người Việt Nam ra nước ngoài du học chỉ như muối bỏ bể, chỉ chiếm một tỷ lệ rất nhỏ trong số học sinh, sinh viên.

Tương lai của các em và của đất nước đòi hỏi nhanh chóng đổi mới giáo dục để các thế hệ người Việt Nam có điều kiện thụ hưởng một nền giáo dục tiên tiến ngay ở đất nước mình, nhờ đó có cơ hội phát triển cá nhân tốt nhất, đóng góp hiệu quả cho sự phát triển của đất nước.

CHỌN MÔ HÌNH NÀO?

Các nội dung đổi mới giáo dục Việt Nam rất nhiều, nhưng vấn đề mà tác giả bài này cho là gốc rễ, quan trọng nhất là: mô hình giáo dục nào được chọn cho lần đổi mới giáo dục rất được trông đợi và kỳ vọng này? Đây là "vấn đề của mọi vấn đề".

Tác giả bài này rất băn khoăn với ý kiến của một số người trong cuộc rằng các cơ quan chức năng đã nghiên cứu hàng chục mô hình giáo dục trên thế giới và không chọn mô hình giáo dục của một nước nào hết, rằng nước ta sẽ xây dựng một mô hình giáo dục riêng của Việt Nam, kế thừa những gì tốt của các mô hình tiên tiến và phù hợp với các điều kiện thực tiễn của nước ta. Tóm lại là chúng ta sẽ sáng tạo!

Câu hỏi đặt ra là liệu chúng ta có đủ trình độ, hiểu biết để sáng tạo một mô hình giáo dục đủ tốt cho Việt Nam hay không?

Tác giả bài này e là không. Chúng ta có nhiều chuyên gia giáo dục và mỗi người biết tốt một số vấn đề giáo dục, nhưng e rằng nước ta vẫn chưa có các "tổng công trình sư giáo dục", những người có đủ kiến thức, kinh nghiệm thiết kế một mô hình giáo dục đồng bộ, chất lượng như các mô hình tiên tiến trên thế giới.

Nếu giao cho các nhà giáo dục Việt Nam khác nhau đánh giá, so sánh các mô hình giáo dục trên thế giới, e rằng kết quả đánh giá, so sánh của họ cũng sẽ rất khác nhau.

Nếu như mọi thứ hay ho, tiên tiến của thế giới đều có thể dễ dàng "vận dụng một cách sáng tạo" thì nước ta đã tự làm được tất cả mọi thứ và trở nên giàu mạnh từ lâu rồi (kể cả việc tự sản xuất máy bay, tàu ngầm hay tàu vũ trụ).

Nhưng vấn đề không phải như thế, không đơn giản như thế. Chúng ta có thể liệt kê hàng loạt thất bại của các chương trình "vận dụng một cách sáng tạo" trong các lĩnh vực. Giáo dục không phải là lĩnh vực ngoại lệ.

Nhìn nhận một cách thẳng thắn, nền giáo dục Việt Nam trong suốt lịch sử chưa bao giờ có tính độc lập cao. Nó luôn luôn dựa trên mô hình, tư tưởng giáo dục của quốc gia có ảnh hưởng lớn đến Việt Nam trong từng giai đoạn. Đây cũng là điều bình thường trên thế giới.

Trong thời kỳ phong kiến, giáo dục Việt Nam chịu ảnh hưởng rất lớn của nền giáo dục Trung Hoa. Trong thời kỳ Pháp thuộc và đến tận ngày thống nhất đất nước, hệ thống giáo dục ở miền Bắc nước ta thừa kế đáng kể hệ thống giáo dục Pháp. Sau khi đất nước thống nhất, giáo dục Việt Nam được chuyển dịch về mô hình giáo dục Liên-xô.

Sau khi Liên-xô và các nước Xã hội chủ nghĩa Đông Âu sụp đổ, giáo dục Việt Nam bắt đầu chịu sự tác động của các nền giáo dục khác (đặc biệt về giáo dục – đào tạo sau phổ thông).

Có thể nói rằng, qua những giai đoạn "điều chỉnh" như vậy, nền giáo dục của Việt Nam hiện nay ở các bậc học là tập hợp chắp vá của nhiều hệ thống, tư tưởng giáo dục khác nhau: Trung Hoa, Pháp, Liên-xô, Anh, Mỹ..., tùy bậc học và chương trình học.

Nếu các nhà giáo dục nước ta để ý, không khó để họ nhận ra rằng khi tự chi tiền cho con cái đi du học nước ngoài, hầu hết các gia đình Việt Nam chọn các nước theo mô hình giáo dục Anh: Anh, Mỹ, Australia, Singapore, New Zealand, Canada...

Số học sinh, sinh viên đi du học tại các nước khác như Pháp, Đức, Thụy Sỹ, Hà Lan, Nga, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc... không nhiều trong tổng số du học sinh Việt Nam và thường theo các chuyên ngành hẹp mà các nước đó có thế mạnh.

Điều đó cho thấy các gia đình Việt Nam nhìn chung tin tưởng và đánh giá cao mô hình giáo dục Anh. Nếu có điều kiện, họ sẵn sàng đầu tư cho con cái học hành theo mô hình giáo

dục Anh ở một nước phát triển.

Về đại cương, hệ giáo dục Anh bao gồm sáu năm tiểu học và 5 năm trung học (chương trình trung học "nén" là bốn năm). Sau khi kết thúc trung học, tùy thuộc kết quả một kỳ thi chung, học sinh được chọn theo học hệ cao đẳng học nghề (polytechnic) 3 năm, hoặc dự bị đại học hai năm để thi vào các trường đại học (university, college) với thời gian học đại học ba năm (ngoại trừ một số ngành đặc biệt có thời gian học dài hơn).

So với chương trình phổ thông trung học ở nước ta hiện nay, học sinh tiết kiệm một năm (hoặc hai năm nếu theo chương trình "nén"). Số môn học ở các lớp trung học cũng ít hơn và học sinh được chọn các môn học (ngoài 3-4 môn học bắt buộc).

Như vậy, học sinh trung học đã bắt đầu được hướng nghiệp qua việc lựa chọn các môn học mình yêu thích và có thế mạnh. Số môn học các năm cuối cấp trung học chỉ khoảng 7-8 môn (thay vì 12-13 môn theo chương trình hiện nay của Việt Nam), cho phép các em học sâu hơn các môn này.

Chương trình dự bị đại học 2 năm (chương trình "nén" 1,5 năm) cũng cho phép học sinh chọn học 7-8 môn học phù hợp với định hướng ngành học đại học, tuy nhiên, học sinh cũng có quyền chọn học nhiều môn hơn.

Khả năng thích ứng của mô hình giáo dục Anh đã được khẳng định không chỉ ở các nước có nền văn hóa Anh như Mỹ, Canada, Australia, New Zealand, mà còn ở cả các nước châu Á có sự khác biệt lớn về văn hóa như Singapore, Malaysia...

Các em học sinh, sinh viên Việt Nam học ở các nước theo mô hình giáo dục Anh cũng không gặp khó khăn đáng kể và thường đạt kết quả học tập tốt.

Nếu hỏi ý kiến các gia đình Việt Nam xem họ có muốn con cái được học theo mô hình giáo dục Anh hay không, tác giả bài này tin rằng phần đông các gia đình sẽ ủng hộ.

Vấn đề chỉ là ngành giáo dục Việt Nam có khẳng định được năng lực thực hiện với một lộ trình hợp lý hay không (về nhân lực, chương trình, cơ sở vật chất...)?

Giáo dục Anh là một trong những hệ thống giáo dục tốt nhất trên thế giới và nước nào áp dụng được nó đều đạt được những thành tựu phát triển tốt. Nó đáng để Việt Nam nghiên cứu kỹ và cố gắng áp dụng.

Nếu theo hướng này và thực hiện một cách đồng bộ, đợt đổi mới giáo dục lần này sẽ thoát khỏi tình trạng chắp vá, thực sự mang tính "căn bản và toàn diện".

(VTC News, ngày 10-3-2014)

Singapore và sự cân nhắc cho đổi mới giáo dục tại Việt Nam



Việc tìm hiểu, nghiên cứu các hệ thống giáo dục của các nước tiên tiến sẽ giúp giáo dục Việt Nam học hỏi và rút ra những kinh nghiệm trong quá trình thực hiện đổi mới căn bản và toàn diện giáo dục, đào tạo.

B*áo Điện tử Chính phủ xin giới thiệu bài viết thể hiện quan điểm cá nhân của TS. Lương Hoài Nam về hệ thống giáo dục của Singapore và sự cân nhắc cho quá trình đổi mới giáo dục ở Việt Nam:*

Nguyên Thủ tướng Singapore Lý Quang Diệu cho rằng, độc lập nghĩa là giàu và mạnh, để giàu và mạnh thì phải có con người có kiến thức, kỹ năng và cần có nền giáo dục tốt để "sản xuất" ra những con người lao động hiệu quả cho đất nước. Muốn vậy, phải xây dựng nền móng kinh tế và giáo dục vững chắc. Và mô hình giáo dục của Anh đã được áp dụng cho nền giáo dục tại Singapore.

Theo đó, hành trình học tập của một người Singapore bắt đầu từ khi đứa trẻ lên 3-4 tuổi, với 1-2 năm mầm non và hai năm mẫu giáo.

Lên bảy tuổi, trẻ em Singapore bước vào bậc giáo dục tiểu học (Primary School) với chương trình học sáu năm và kết thúc bằng kỳ thi PSLE (Primary School Leaving Examination - Kỳ thi tốt nghiệp tiểu học).

Ở giai đoạn tiểu học, tất cả trường đều dạy theo một chương trình chung của nhà nước. Các trường năng khiếu (âm nhạc, thể thao, hội họa...) bổ sung các môn học năng khiếu vào chương trình giáo dục tiểu học chung.

PHÂN LUỒNG ĐÀO TẠO

Việc phân luồng đào tạo ở Singapore được thực hiện ngay sau bước thi PSLE, với năm luồng giáo dục sau tiểu học:

Các trường trung học nhà nước với chương trình cơ bản 5 năm, hoặc chương trình "nén" bốn năm.

Các trường chuyên biệt cho các học sinh có định hướng học nghề sau khi tốt nghiệp. Các trường chuyên biệt này dạy nhiều môn thực hành, với các khóa học từ 1-4 năm, với đầu

ra chủ yếu là cho trung cấp nghề ITE (Institute of Technical Education).

Các trường năng khiếu độc lập cho các học sinh có năng khiếu trong một số lĩnh vực cụ thể, với thời gian đào tạo 4-6 năm.

Các trường tư thục, bao gồm các trường dạy theo chương trình nhà nước 5 năm và các trường dạy theo chương trình riêng 4-6 năm.

Các trường giáo dục đặc biệt dành cho những học sinh có hoàn cảnh đặc biệt, chương trình đào tạo tùy theo điều kiện đặc thù của học sinh, có thời gian đào tạo từ 4-6 năm.

Khi kết thúc chương trình trung học, học sinh thực hiện kỳ thi GCE "O". Kết quả của kỳ thi này phân luồng học sinh theo ba nhánh tiếp theo.

Nhánh thứ nhất là các trường dự bị đại học JC (Junior College) với thời gian phổ biến hai năm và cá biệt ba năm MIE (Millennium Institute of Education), kết thúc bằng kỳ thi GCE "A" để vào đại học hoặc vào cao đẳng nghề.

Nhánh thứ hai là các trường cao đẳng nghề (Polytechnics) với thời gian đào tạo 3 năm. Tốt nghiệp cao đẳng, phần lớn học sinh ra đi làm việc luôn. Một tỷ lệ nhỏ đạt điều kiện học tiếp lên đại học với chương trình học 3-4 năm.

Nhánh thứ ba là các trường trung cấp nghề (ITE) với thời gian đào tạo chỉ có 1-2 năm.

Ngoài ra, đối với ba nhánh đào tạo trung học tại các trường năng khiếu độc lập, trường tư và trường đặc biệt, hầu hết học sinh tốt nghiệp bắt đầu đi làm. Một tỷ lệ nhỏ học tiếp lên bậc đại học với chương trình 3-4 năm.

TÍNH HƯỚNG NGHIỆP CAO

Hệ thống giáo dục Singapore có tính hướng nghiệp rất cao, bắt đầu phân cấp các môn học và hướng nghiệp ngay từ đầu cấp trung học cơ sở, đến cấp trung học, số môn học chỉ còn 7-8 môn và học sinh có quyền chọn một số môn.

Chương trình dạy học được thiết kế phù hợp, tăng thời lượng các môn theo định hướng nghề nghiệp của học sinh, tạo điều kiện để học sinh lựa chọn môn học phù hợp với tố chất, điều kiện, mục tiêu công việc tương lai.

Đây là hệ thống được thiết kế trên cơ sở kết hợp các phương pháp tiếp cận từ dưới lên (từ cá nhân lên xã hội, theo năng lực, điều kiện cụ thể của mỗi người) và từ trên xuống (từ xã hội xuống cá nhân, theo nhu cầu về nguồn nhân lực).

Nếu không học lên bậc đại học, học sinh sẽ đi làm phổ biến ở tuổi 20 (6 + 6 + 5 + 3).

Nếu theo nhánh học nghề, học sinh có thể đi làm ở tuổi 18 (6 + 6 + 4 + 2), cá biệt ở tuổi 16. (Tuổi lao động đầy đủ theo luật là "đủ 16 tuổi". Trẻ em từ 13 tuổi đến 16 tuổi được phép

tuyển dụng cho một số công việc lao động nhẹ.)

Nếu học đại học, các em sẽ ra đi làm phổ biến ở tuổi 22 (6 + 6 + 5 + 2 + 3).

NHÌN VỀ THỰC TIỄN VIỆT NAM

Hệ thống giáo dục Việt Nam đang áp dụng theo cấp bậc học và chương trình học ít có sự phân luồng đào tạo và chưa chú trọng đến tính hướng nghiệp cho học sinh.

Cụ thể, bậc tiểu học 5 năm (lớp 1 đến lớp 5); trung học cơ sở 4 năm (lớp 6 đến lớp 9); trung học phổ thông 3 năm (lớp 10 đến lớp 12); trung cấp học 2 năm; cao đẳng học 3-4 năm và đại học học 4-6 năm.

Nếu như ở Singapore, sau cấp tiểu học (6 năm), học sinh được phân vào năm luồng (như trên) và sau đó lại được tiếp tục phân luồng ở các cấp tiếp theo thì ở Việt Nam chỉ có một luồng, cho đến khi các em tốt nghiệp trung học cơ sở (hết lớp 9).

Về lý thuyết, sau khi tốt nghiệp trung học cơ sở, học sinh có ba lựa chọn: lên trung học phổ thông (3 năm), trung cấp nghề (3 năm); ra lao động luôn (số lượng rất ít).

Từ cấp trung học cơ sở, học sinh ở Việt Nam phải học số môn gần gấp hai lần số môn các học sinh cùng lứa ở Singapore. Có nhiều môn không thực sự thiết thực cho bậc học tiếp và định hướng nghề nghiệp tương lai. Trong khi đó, những môn học phục vụ cho định hướng nghề nghiệp trong tương lai thì các em lại không được học sâu hơn, với nhiều thời gian học và thực hành hơn.

Việc cho phép học sinh tốt nghiệp trung cấp nghề được thi vào đại học nhằm làm cho hệ đào tạo đại học hấp dẫn hơn. Tuy nhiên, chỉ trong 3 năm, học sinh khó có thể vừa học giỏi nghề, lại vừa học tốt chương trình trung học phổ thông tương tự những học sinh chỉ tập trung học chương trình trung học phổ thông. Trong khi đó, ở Singapore, số học sinh theo hệ đào tạo trung cấp nghề (qua ITE) chỉ có thể vào học các trường cao đẳng nghề, không cơ cơ hội thi lên thẳng đại học.

Với hệ thống giáo dục Việt Nam, sinh viên tốt nghiệp cao đẳng nghề ra đi làm sớm nhất ở tuổi 21 (6 + 12 + 3), muộn hơn so với Singapore 1 năm. Sinh viên tốt nghiệp đại học ra đi làm ở Việt Nam sớm nhất ở tuổi 22, ngang tuổi tốt nghiệp đại học ra đi làm ở Singapore. Tuy nhiên, Singapore cho phép học chương trình trung học "nén" với 4 năm (thay vì chương trình chuẩn 5 năm). Các em học chương trình trung học "nén" ở Singapore tốt nghiệp ra đi làm sớm hơn sinh viên cao đẳng ở Việt Nam 2 năm và sinh viên đại học ở Việt Nam 1 năm.

Ở quy mô xã hội, việc học sinh tốt nghiệp đào tạo nghề hoặc đại học ra đi làm sớm hơn 1-2 năm có ý nghĩa lớn. Nó vừa tiết kiệm chi phí đào tạo của xã hội, vừa tăng số năm lao động và đóng góp của mỗi người cho xã hội.

Có thể trong ngắn hạn, việc rút ngắn tổng thời gian học 1-2 năm đối với một số lượng học sinh làm tăng tỷ lệ thất nghiệp ở Việt Nam. Tuy nhiên, xét về dài hạn, việc tối ưu hóa quá trình, chương trình học tập của học sinh theo hướng đó là cần phải làm để đạt được những hiệu quả thiết thực cho xã hội và lâu dài sẽ giải cả bài toán giảm tỷ lệ thất nghiệp cho xã hội.

Bên cạnh đó, tỷ lệ sinh viên đại học - cao đẳng ở nước ta khoảng 2:1, tương đương với Mỹ; tỷ lệ này tại EU cỡ 1:1,5; tại Nhật Bản cỡ 1:1. Vì vậy, trong thời gian tới, ngành giáo dục - đào tạo của Việt Nam cần chú trọng đến hướng dạy nghề và rút ngắn thời gian đến tốt nghiệp nghề để giải quyết tình trạng "thừa thầy, thiếu thợ" hiện nay.

Trong lần đổi mới căn bản và toàn diện giáo dục Việt Nam mà Bộ Giáo dục - Đào tạo đang xây dựng chương trình, đề án, nền giáo dục Singapore (và gốc của nó là nền giáo dục Anh) rất cần được nghiên cứu, học tập tối đa để áp dụng. Không chỉ học họ về kết cấu chương trình giáo dục, đào tạo, mà học tất cả thành tố cấu thành của một nền giáo dục tổng thể để đảm bảo tính xuyên suốt, đồng bộ.

(Baodientu.Chinhphu.vn, ngày 28-4-2014)

Đổi mới từ chương trình giáo dục



Nhiều cuộc tranh luận nóng bỏng đang diễn ra xung quanh thứ hạng 12 của giáo dục Việt Nam theo báo cáo của Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD). Vấn đề quan trọng là qua kết quả này, chúng ta rút ra được điều gì cho quá trình đổi mới giáo dục sắp tới.

Bản báo cáo Tổng quan về giáo dục 2014 (Education at a Glance 2014) dài hơn 500 trang và kèm theo nhiều bảng biểu, phụ lục. Nếu đọc kỹ tài liệu này của OECD, có thể thấy hàng loạt vấn đề lớn của giáo dục nước ta, không phải chỉ có niềm hứng khởi.

KHÁC BIỆT VỀ KẾT CẤU HỆ THỐNG GIÁO DỤC

Trước hết, đây không phải là bảng xếp hạng chất lượng giáo dục toàn cầu của OECD, mà là báo cáo đánh giá tình hình giáo dục các nước thành viên của tổ chức này. Nước ta không phải là thành viên OECD, mà chỉ là một nước được tham chiếu, so sánh. Kiến thức toán và khoa học của học sinh 15 tuổi (mà Việt Nam có thứ hạng cao) là một trong hàng trăm tiêu chí đánh giá chất lượng giáo dục. Ngoài tiêu chí này, Việt Nam không hề được nhắc đến ở các tiêu chí giáo dục quan trọng. Có thể vì họ không có số liệu về giáo dục Việt Nam, nhưng khả năng lớn hơn là do kết cấu hệ thống giáo dục của ta quá khác so với các nước OECD.

Báo cáo này thể hiện việc ứng dụng rộng rãi hệ thống phân loại giáo dục quốc tế (International Standard Classification of Education – ISCED) ở các nước thành viên. Theo đó, hệ thống giáo dục được phân thành sáu cấp (levels), từ ISCED 1 đến ISCED 6.

Nhìn thoáng qua, nhiều người dễ đánh đồng ISCED 1 với tiểu học, ISCED 2 với trung học cơ sở, ISCED 3 với trung học phổ thông ở nước ta. Nhưng xem kỹ định nghĩa và phân tích nội hàm giáo dục theo ISCED thì thấy rõ giữa ISCED 2 và trung học cơ sở ở nước ta đã bắt đầu có sự khác biệt, còn giữa ISCED 3 và trung học phổ thông ở nước ta thì vênh nhau một trời một vực.

ISCED PHÂN LUỒNG RÕ RỆT

ISCED 2 yêu cầu phân luồng học sinh theo hai hướng phù hợp với tố chất, năng khiếu, dự định hướng nghiệp tương lai của mỗi người. ISCED 2A dành cho học sinh có thiên hướng theo học các ngành đào tạo cơ bản, ISCED 2B dành cho học sinh theo học các ngành đào tạo thực hành, học nghề. Chính vì tính hướng nghiệp từ ISCED 2, học sinh ở các nước

ứng dụng ISCED thường chỉ học 7 – 8 môn (bao gồm một số môn tự chọn theo nguyện vọng cá nhân), trong khi học sinh bậc trung học cơ sở ở nước ta phải học giống nhau 12 – 14 môn.

Lên đến trung học phổ thông, sự khác biệt của nước ta với ISCED 3 lại càng lớn. Học sinh bậc trung học phổ thông ở nước ta tiếp tục học các môn tương tự như bậc trung học cơ sở trong khi ISCED 3 yêu cầu phân luồng học sinh theo ba hướng: ISCED 3A cho học sinh muốn vào đại học theo các ngành cơ bản, ISCED 3B cho học sinh muốn học tiếp các nghề kỹ thuật cao, ISCED 3C cho học sinh có nhu cầu đi làm ngay sau cấp học này. ISCED 3A, ISCED 3B là cấp dự bị đại học, thường kéo dài 2 năm. ISCED 3C, về bản chất chính là cao đẳng 3 năm ở nước ta. Số môn học (cả bắt buộc và tự chọn) ở cấp ISCED 3 tại hầu hết các nước tiên tiến thường chỉ bằng một nửa số môn học trung học phổ thông ở Việt Nam.

Giáo dục Việt Nam duy trì sự cào bằng nội dung giáo dục cho tất cả học sinh trong suốt 12 năm, trong khi theo ISCED, điều này chỉ áp dụng cho ISCED 1 (với số năm học phổ biến là 6 năm), từ ISCED 2 trở lên phân luồng mạnh và thực dụng. Đối với những học sinh muốn đi làm sớm, họ có thể kết thúc cấp giáo dục mà nước ta gọi là trung cấp trong 5 năm sau ISCED 1 hoặc cấp cao đẳng sau 6 năm học ISCED 2B và ISCED 3C. Trong khi đó, học sinh ở nước ta hết 12 năm mới chỉ tốt nghiệp trung học phổ thông, cần học thêm 3 năm nữa mới xong cao đẳng. Nói chung, để kết thúc giáo dục cao đẳng và đại học, học sinh Việt Nam phải học nhiều hơn học sinh nước ngoài 1 – 2 năm. Điều này gây lãng phí vật chất cho gia đình, xã hội và thời gian lao động.

Tính chung cho toàn khối OECD, số người tốt nghiệp cấp ISCED 3 trở lên chiếm 75% tổng số người lớn trong độ tuổi 25 – 64. Trong khi đó, số người tốt nghiệp cấp ISCED 4 và ISCED 5 chỉ chiếm 32%. Điều đó cho thấy tỷ lệ người kết thúc học sau cấp ISCED 3 ở các nước OECD rất lớn. Trong khi đó, ở nước ta khoảng 80 - 85% học sinh hết trung học phổ thông đăng ký thi vào đại học. Xu hướng học sinh dồn nhiều vào đại học dẫn đến sự mất cân đối trên thị trường lao động, giảm chất lượng đào tạo ở cả cao đẳng và đại học, hỏng cả “thầy” lẫn “thợ”. Tình trạng thất nghiệp ở đối tượng có bằng đại học gia tăng, với số lượng hiện tại khoảng 150.000 người, trong khi thị trường lao động thiếu thợ có tay nghề cao.

KINH NGHIỆM CHO VIỆT NAM

Trở lại câu chuyện thứ bậc 12 của giáo dục Việt Nam. Tuổi 15 là thời điểm học sinh nước ta kết thúc trung học cơ sở (lớp 9), còn ở các nước khác kết thúc ISCED 2. Với tố chất của học sinh Việt Nam và sự chú trọng dạy - học lệch về các môn toán, lý, hóa, việc Việt Nam được xếp thứ hạng cao theo tiêu chí “toán và khoa học” có thể hiểu được.

Sự phân luồng ISCED 2 thành ISCED 2A và ISCED 2B theo tính hướng nghiệp ở các nước áp dụng ISCED làm cho các môn toán và khoa học không còn được nhiều học sinh chú trọng ưu tiên như ở Việt Nam. Nếu đánh giá ở thời điểm kết thúc trung học phổ thông tại Việt Nam và ISCED 3 ở các nước khác, thứ hạng của nước ta theo tiêu chí “toán và khoa học” có thể còn cao hơn khi tính ở tuổi 15. Một lý do là việc phân luồng mạnh ở cấp ISCED

3 ra các nhánh 3A, 3B và 3C ở các nước khác dẫn đến việc nhiều học sinh không ưu tiên chọn học toán và các môn khoa học tự nhiên nếu họ không có ý định đi theo các ngành đó ở bậc đại học. Trong khi ở nước ta việc chú trọng môn toán và các môn khoa học tự nhiên kéo dài đến hết trung học phổ thông đối với tất cả học sinh.

Báo cáo giáo dục của tổ chức trên là một tài liệu quý. Nó đánh giá giáo dục theo nhiều tiêu chí. Nếu lập được các bảng biểu tương tự cho giáo dục Việt Nam và đối chiếu, ắt sẽ có nhiều điểm để giật mình. Chẳng hạn dựa vào chỉ tiêu D2, tỷ lệ bình quân học sinh/giáo viên theo tiêu chuẩn của OECD và các nước khác, đối chiếu với tỷ lệ quy định của Việt Nam và thực tế diễn ra ở các địa phương cũng là một vấn đề rất đáng quan tâm.

Hệ thống phân loại quốc tế hiện áp dụng ở nhiều nước tiên tiến. Muốn hội nhập, giáo dục Việt Nam phải hòa cùng dòng chảy này, chứ không thể đứng tách biệt. Như thế vừa khó phát triển bền vững, vừa không thể so sánh được với các nền giáo dục tiên tiến. Vì vậy, trước khi đổi mới sách giáo khoa, việc Bộ Giáo dục - Đào tạo cần làm là đổi mới toàn diện chương trình giáo dục, trên tinh thần áp dụng hiệu quả hệ thống ISCED của UNESCO và kinh nghiệm của các nền giáo dục tiên tiến.

(Báo Thanh Niên, ngày 21-5-2015)

Một việc cấp thiết



Quyết định rút lại đề án đổi mới chương trình – sách giáo khoa của Bộ trưởng Bộ Giáo dục - Đào tạo Phạm Vũ Luận cho giới chuyên môn và người dân niềm hi vọng là sẽ có một đề án chuyên nghiệp hơn.

Người dân phản ứng đề án lần này không phải vì tiếc tiền chi cho giáo dục. Dù việc này có tốn 100 tỷ, 5.000 tỷ hay 34.000 tỷ đồng, con số cao nhất 34.000 tỷ đồng cũng chưa bằng số tiền mỗi năm các gia đình đang chi cho 60.000 học sinh Việt Nam học ở nước ngoài (số liệu thống kê mới nhất của Bộ Giáo dục - Đào tạo). Dân ta không tiếc tiền cho việc học hành của con cái. Họ muốn con cái được thụ hưởng nền giáo dục có chất lượng tốt.

Lý do mà giới chuyên môn và người dân phản ứng đề án của Bộ Giáo dục - Đào tạo có lẽ vì họ không tin cách làm vừa qua của Bộ Giáo dục - Đào tạo sẽ mang lại một nền giáo dục mới có chất lượng tốt. Đổi mới căn bản, toàn diện giáo dục là phải tạo ra một nền giáo dục mới, khác biệt và tiến bộ rõ rệt về hệ triết lý giáo dục, mô hình giáo dục, phương pháp giảng dạy, hệ thống các kỳ thi, cách phân luồng đào tạo và nhiều cấu thành khác.

Đổi mới sách giáo khoa không thể tách biệt khỏi việc đổi mới các nội dung này. Đúng hơn, đổi mới sách giáo khoa phải là hệ quả của những đổi mới có tính cốt lõi về giáo dục.

Riêng về sách giáo khoa, GS. Nguyễn Xuân Hãn (Đại học Quốc gia Hà Nội) cho rằng "nếu vẫn con người cũ, cách làm cũ thì có đầu tư đến 34 tỷ đô-la (thay vì 34.000 tỷ đồng) cũng không làm được vì đến nay vẫn chưa có tổng chỉ huy về mặt học thuật, nhận thức tính khoa học của công việc này còn nhiều bất cập".

Làm sao nói được về "mặt học thuật", "tính khoa học" khi đề án chưa nêu ra được các cơ sở triết học giáo dục, phương pháp giáo dục để giới chuyên môn và người dân thấy rõ trong lần đổi mới này chúng ta sẽ ứng dụng và cụ thể hóa các học thuyết, trào lưu, mô hình giáo dục tiên tiến nào của thế giới, qua đó sẽ tạo ra những sự khác biệt đáng kể nào so với nền giáo dục hiện tại?

Có lẽ không nên hi vọng nhiều vào sự xuất hiện của một vị "tổng chỉ huy" như ý GS. Hãn. Nên chấp nhận là tại thời điểm này, vì lý do này khác, nước ta chưa có người như thế. Giải pháp hợp lý và khả thi hơn nhiều là xóa bỏ độc quyền sách giáo khoa, cho phép xuất bản nhiều bộ sách giáo khoa, tạo sự cạnh tranh giữa các tác giả, các nhà xuất bản sách giáo dục để từng bước nâng cao chất lượng sách giáo khoa.

Đề xuất có nhiều bộ sách giáo khoa không có gì mới so với cách làm hàng chục năm nay

của các nước có nền giáo dục tốt. Ngược lại, đây là cách làm rất phổ biến ở nhiều nước, thông qua "Danh sách sách giáo khoa được phê duyệt" ("Approved textbook list", sau đây viết tắt là "ATL").

ATL là danh sách các sách giáo khoa, sách bài tập của các nhà xuất bản (NXB) khác nhau được bộ giáo dục các nước phê duyệt để từ đó các nhà trường và giáo viên lựa chọn cho từng môn học. Thời hạn sử dụng mỗi sách giáo khoa thường là 5 năm, sau đó bộ giáo dục sẽ đánh giá, phê duyệt lại.

Có thể xem ATL của Singapore tại trang https://atl.moe.gov.sg. Ví dụ, môn vật lý trung học năm thứ 3 (S3), thứ 4 (S4) trong giai đoạn 2013-2017 có thể sử dụng sách giáo khoa của NXB Pearson Education South Asia Pte Ltd (các tác giả Loo Kwok Wai và Loo Wan Yong), hoặc của NXB Marshall Cavendish International (Singapore) (các tác giả Charles Chew Ming Kheng, Chow Siew Foong, Ho Boon Tiong, Tan Peng Yeon). Môn toán cao cấp có các bộ sách giáo khoa của các NXB Marshall Cavendish, Star Publishing và Shing Lee Publishers. Tất cả đều là NXB tư nhân.

Tại Singapore, Bộ Giáo dục phê duyệt ATL, khuyến cáo nhà trường, giáo viên sử dụng các sách giáo khoa trong ATL nhưng không bắt buộc phải theo danh mục này. Lý do là bên cạnh các trường công lập, ở Singapore còn có các trường tư thục, các trường này có thể dạy theo chương trình của nhà nước hoặc theo chương trình riêng.

Khi trường tư thục dạy theo chương trình riêng, họ có thể chọn bộ sách giáo khoa nằm ngoài danh sách ATL. Chúng ta có thể dễ dàng tìm thấy ATL chi tiết hàng năm của các nước có nền giáo dục tiên tiến, thậm chí ATL của những nước nhỏ như Jamaica. Do vậy, có thể yên tâm rằng việc xóa bỏ độc quyền sách giáo khoa ở Việt Nam lúc này không có gì ngược với xu thế chung của thế giới, mà là việc cấp thiết phải làm.

(Báo Tuổi Trẻ, ngày 12-5-2014)

Dạy nghề nên thuộc Bộ nào?



Các đại biểu quốc hội đang tranh luận tách hay không tách dạy nghề từ Bộ Giáo dục - Đào tạo (gọi tắt là Bộ Giáo dục) sang Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội (gọi tắt là Bộ Lao động).

Thật ra, lâu nay một phần dạy nghề đã thuộc Bộ Lao động. Phần mà một số người nay đề xuất chuyển thêm từ Bộ Giáo dục sang Bộ Lao động thực chất là các trường cao đẳng. Họ cho rằng trường cao đẳng là dạy nghề, nếu chuyển sang Bộ Lao động chất lượng của chúng sẽ được cải thiện. Chuyện này phần nào liên quan đến nỗi buồn năng suất lao động Việt Nam bằng 1/15 so với Singapore (thu nhập bình quân thì bằng 1/30 tính theo sức mua - PPP).

Vấn đề là, nếu coi dạy nghề phải thuộc Bộ Lao động, thì các trường đại học thuộc Bộ Giáo dục dạy... cái gì, nếu không phải dạy nghề? Sinh viên tốt nghiệp đại học ra trường sẽ làm gì, nếu không phải làm nghề? Làm kinh doanh, giáo viên, bác sĩ, nhà khoa học, kỹ sư, luật sư, nhà báo, nhà văn, họa sĩ, nhạc sĩ, ca sĩ, nhà chính trị, nhà ngoại giao, quân nhân, cảnh sát... Liệu có việc nào trong số đó không phải là nghề?

Nếu lấy chất lượng đào tạo cao đẳng lâu nay thấp (mà thấp thật) làm lý do để chuyển các trường cao đẳng sang Bộ Lao động, ai đảm bảo là lãnh đạo Bộ Lao động sẽ luôn luôn giỏi giang hơn lãnh đạo Bộ Giáo dục? Có nước nào quản lý xã hội theo kiểu chỗ này làm chưa tốt thì chuyển cho chỗ khác và hy vọng tốt hơn, bất kể logic vấn đề? Logic quản lý khoa học là “việc đó” phải ở “chỗ đó” mà “chỗ đó” làm chưa tốt thì cần bắt “chỗ đó” làm cho tốt, chứ sao lại chuyển việc từ chỗ này sang chỗ khác?

Nhìn sang Singapore, nơi có nền giáo dục tiến bộ bậc nhất thế giới, có năng suất lao động xã hội cao bậc nhất thế giới, mọi thứ thuộc về giáo dục đều thuộc Bộ Giáo dục Singapore, kể cả các trường nghề với chương trình đào tạo từ vài ba tháng đến vài năm. Trường ITE (Institute of Technical Education), với các khóa học 1-2 năm, mỗi năm “xuất xưởng” một lượng lớn lao động thạo nghề cho nền kinh tế Singapore. Nó thuộc Bộ Giáo dục. Bộ Lao động Singapore không quản trường dạy nghề nào cả. Họ “đặt hàng” và sử dụng các “sản phẩm” của Bộ Giáo dục. Bộ Lao động Singapore đồng thời tạo sự cạnh tranh vì chất lượng lao động (thông qua chính sách nhập khẩu lao động trong các lĩnh vực mà người Singapore chưa đủ giỏi, đủ nhiều).

Hệ thống giáo dục Singapore chỉ “cào bằng” trong 6 năm tiểu học. Bắt đầu từ trung học, số môn học chỉ còn 7-8 môn, bằng nửa số môn học trung học ở Việt Nam, đồng thời học sinh được tự chọn một số môn phù hợp với tố chất và năng khiếu cá nhân, có tính hướng

nghiệp cao.

Mặt khác, hệ thống giáo dục Singapore có các “đường dẫn”, “đường chuyển” giữa các hướng đào tạo để học sinh có thể thay đổi khi thấy lựa chọn ban đầu chưa phù hợp. Một em trước đó định hướng theo một ngành học kinh điển, đã học xong 2 năm A-level (ta gọi là dự bị đại học), vẫn có thể chuyển sang học tiếp hệ đào tạo nghề 2-3 năm (Polytechnics). Ngược lại, một em đã học hệ nghề, nếu có kết quả học tập tốt, vẫn có thể chuyển tiếp sang hệ đại học kinh điển (Universities). Nếu chia hệ thống giáo dục hiện nay của Singapore cho hai Bộ, những điểm ưu việt, tiến bộ đó sẽ biến mất, các “pháo đài giáo dục” sẽ mọc lên. Tất nhiên là Singapore chẳng bao giờ làm một việc kỳ cục như vậy.

Trở lại chuyện của Việt Nam, cần phải nhắc lại “Học để Làm” là một trong bốn mục đích học tập trụ cột của UNESCO được nước ta thừa nhận (Học để Biết, Học để Làm, Học để Chung sống, Học để Tự lập). “Học để Làm” đề cao việc dạy và học các kiến thức, kỹ năng thực tiễn để mỗi học sinh khi ra trường có thể dễ dàng vào đời với nghề nghiệp lựa chọn của mình. Nó nhấn mạnh yêu cầu “dạy nghề” không chỉ ở trong các trường trung cấp, cao đẳng, mà cả ở các trường đại học, chống lại việc dạy và học lý thuyết suông. Một số báo cáo điều tra cho thấy, ở Việt Nam khoảng 70% kiến thức học sinh, sinh viên học được trong nhà trường không được sử dụng khi làm việc, 100% doanh nghiệp phải đào tạo bổ sung cho sinh viên tốt nghiệp đại học cả về chuyên môn lẫn các kỹ năng biên soạn tài liệu, thuyết trình, làm việc theo nhóm, thậm chí cả về chính tả, ngữ pháp tiếng Việt. Khả năng tự tìm việc làm trong nước của nhiều em sau khi ra trường rất hạn chế, tìm việc ở nước ngoài lại càng khó hơn do cả chất lượng chuyên môn và ngoại ngữ.

Trong khi tính “dạy nghề” (dạy các kiến thức, kỹ năng thực tiễn) ở đại học nước ta đã thấp, cần được cấp bách cải thiện, việc chia dạy nghề cho Bộ Lao động, “dạy không nghề” cho Bộ Giáo dục chắc chắn sẽ làm cho các hoạt động giáo dục ở nước ta càng cồng kềnh, kém tính liên kết, liên thông, đã rối lại càng rối, càng kém hiệu quả.

(VNExpress, ngày 08-11-2014)

“Khách hàng” Lương Hoài Nam góp ý cho kỳ thi quốc gia



Về mặt “chính danh” là người ngoài đối với ngành giáo dục, nhưng ông Lương Hoài Nam thường xuyên góp ý về các vấn đề xã hội, giáo dục..., kể cả trong vai trò một blogger. Thậm chí, gần đây, ông Nam còn “được” cho rằng là một trong những người góp phần thúc đẩy tiến trình thực hiện đề án một kỳ thi quốc gia.

TÔI LÀ SẢN PHẨM, LÀ KHÁCH HÀNG CỦA GIÁO DỤC VIỆT NAM

“Ông Lương Hoài Nam là người góp công tham mưu cho đề án một kỳ thi quốc gia nhanh chóng được trình làng” – thông tin này có độ chính xác bao nhiêu %, thưa ông?

TS. Lương Hoài Nam: Không phải như thế! Sự thật là tôi có kiến nghị với ông Phạm Vũ Luận, Bộ trưởng Bộ Giáo dục - Đào tạo, nhưng tôi chỉ là một trong hàng trăm, hàng nghìn người kiến nghị với Bộ trưởng về các vấn đề giáo dục Việt Nam. Ngày 15-7-2013, tôi có gửi cho ông Luận một thư ngỏ nêu tám vấn đề, kiến nghị về giáo dục Việt Nam. Bức thư ngỏ này sau đó được đăng tải rộng rãi trên báo chí và các diễn đàn giáo dục.

Cụ thể liên quan đến kỳ thi tốt nghiệp, tôi trình bày với Bộ trưởng Luận như sau:

“Trong những năm gần đây, tỷ lệ đỗ tốt nghiệp luôn tiệm cận mức tuyệt đối. Năm học 2012 - 2013, tỷ lệ học sinh đạt tốt nghiệp hệ giáo dục trung học phổ thông đạt 97,52% (“hơi giảm” so với 98,97% của năm học 2011 - 2012).

Một kỳ thi mà chỉ có một vài phần trăm học sinh không đỗ, điểm thi của nó sau đó cũng không được sử dụng cho mục đích gì đáng kể, trong khi nó gây tốn kém rất lớn về công sức, tiền bạc, gây tắc đường, tăng tai nạn giao thông..., tôi nghĩ không cần phải tổ chức nữa. Chúng ta hoàn toàn có thể cấp chứng nhận tốt nghiệp cho tất cả học sinh khi họ kết thúc toàn bộ chương trình giáo dục phổ thông, việc chọn lọc học sinh sẽ thực hiện qua các kỳ thi đại học, cao đẳng (bản thân các kỳ thi này cũng cần được hoàn thiện).

Không nên tiếp tục một cách làm vất vả, tốn kém như thi tốt nghiệp khi mà nó đã không còn tạo được giá trị lớn hơn các loại phí tổn phải bỏ ra.”

Sau cuộc thi tốt nghiệp phổ thông năm nay với tỷ lệ đạt tốt nghiệp cũng khoảng 99%, tôi càng tin tưởng vào sự cần thiết phải thay đổi cách thi cử, phân luồng học sinh theo các kinh

nghiệm tốt của thế giới. Kinh nghiệm mà tôi thường nhắc đến trong các bài viết, kiến nghị của mình là kinh nghiệm giáo dục Singapore, một trong các nền giáo dục được thế giới đánh giá rất cao.

Có điều kiện tiếp cận nhiều nền văn hóa, giáo dục của các nước tiên tiến, nên ông có những nhận định, so sánh với giáo dục nước nhà. Vì vậy, mặc dù là một chuyên gia hàng không, nhưng tên ông và các bài viết của ông thời gian gần đây xuất hiện nhiều trong lĩnh vực giáo dục, thậm chí là nhiều hơn không ít chuyên gia giáo dục. Ông cảm thấy thế nào về điều này?

TS. Lương Hoài Nam: Tôi không phải là cán bộ quản lý giáo dục hay giáo viên. Tôi nêu ý kiến, đề xuất về các vấn đề giáo dục Việt Nam với tư cách một công dân của đất nước. Tôi từng là sản phẩm của nó khi tôi còn đi học, là khách hàng của nó khi tôi đầu tư cho chuyện học hành của các con và sắp tới là cho các cháu. Cá nhân tôi có những trải nghiệm giáo dục nước ngoài khi tôi học đại học, có một số hiểu biết và so sánh khi các con tôi học phổ thông, đại học ở nước ngoài.

Tôi nhận thấy nền giáo dục Việt Nam thiếu hẳn một nền tảng triết lý rõ ràng và bền vững, dựa trên sự tiếp thu tinh hoa nhân loại; mô hình giáo dục lạc hậu về kết cấu các bậc học, sách giáo khoa và dụng cụ học tập, phương pháp giáo dục, cách thi cử, cách phân luồng, hẫng hụt về năng lực, chất lượng giáo viên... Những bất cập đó làm cho một đứa trẻ sau khi tốt nghiệp đại học hoặc trường nghề không có đủ các kiến thức, kỹ năng, tố chất đạo đức để bước vào đời một cách thuận lợi, các cơ hội tuyển dụng và phát triển cá nhân ít hơn đáng kể so với một đứa trẻ ở nước ngoài được hưởng một nền giáo dục tốt. Đứa trẻ đã đầu tư những năm tháng tuổi trẻ và nỗ lực bản thân, các gia đình đã đầu tư nhiều công sức, tiền của, nhưng kết quả thu được từ sự đầu tư đó chưa thỏa đáng.

Học sinh nước ta học vất vả hơn học sinh nhiều nước khác. Các gia đình cũng vất vả hơn với việc học hành của con em. Thế nhưng, cánh cửa vào đời, cơ hội thành đạt của các em khi ra trường lại hẹp hơn. Điều đó thật khó chấp nhận!

Tôi cũng trăn trở về các vấn đề bất cập, lạc hậu trong nhiều lĩnh vực. Tôi cảm thấy các thế hệ hiện nay (kể cả thế hệ của tôi), với lối tư duy, hành động hiện nay không thể giải quyết nổi. Có không ít vấn đề càng tỏ ra quyết tâm cải thiện thì tình hình lại càng ngày càng tệ. Để nước ta có thể phát triển mạnh, cần yếu tố con người, cần đầu tư phát triển các thế hệ tôi gọi là người-Việt Nam-mới, với tố chất tinh thần và kiến thức, kỹ năng tốt hơn, với lối tư duy khác nhiều so với chúng ta. Cần cải thiện, nâng cao chất-lượng-người. Cần đổi mới căn bản và toàn diện giáo dục để tạo ra những thế hệ người Việt Nam tốt hơn, có năng lực hơn các thế hệ chúng ta.

Khi nói điều trên, tôi nghĩ đến cuộc đổi mới toàn diện giáo dục Nhật Bản thời Minh Trị – bước khởi đầu và yếu tố quan trọng nhất để Nhật Bản từ một nước lạc hậu, lệ thuộc trở thành cường quốc.

KỲ THI CHƯA HOÀN HẢO NGAY LÀ ĐIỀU BÌNH THƯỜNG

Trở lại đề xuất tổ chức một kỳ thi quốc gia để lấy kết quả xét tốt nghiệp trung học phổ thông và tuyển sinh đại học, cao đẳng, ông có những ý tưởng nào giúp các nhà hoạch định chính sách thực hiện ngay trong năm 2015?

TS. Lương Hoài Nam: Tôi không biết có nên gọi cuộc thi đó là cuộc thi tốt nghiệp hay không? Thật ra bằng tốt nghiệp phổ thông lâu nay không có nhiều giá trị đối với một con người sau khi nó được sử dụng cho việc thi vào đại học hay trường nghề. Nó được dùng cho rất ít loại công việc như điều kiện đầu vào, còn những công việc lao động chân tay nhiều khi chẳng cần đòi hỏi bằng tốt nghiệp phổ thông để làm gì.

Sau khi học sinh kết thúc chương trình học phổ thông, mục đích chính của kỳ thi là phân luồng. Học sinh nào vào đại học, trường nào? Học sinh nào vào trường nghề, trường nào? Những học sinh không đủ điều kiện vào đại học hoặc trường nghề thì mặc nhiên có hai lựa chọn: học lại, hoặc đi ra thị trường lao động (làm những công việc không đòi hỏi bằng cấp).

Nếu thực hiện một kỳ thi chung ngay trong năm 2015, do thời gian chuẩn bị không còn nhiều, tôi nghĩ Bộ Giáo dục - Đào tạo nên nghiên cứu, học hỏi cách tổ chức các kỳ thi GSE "O" Level và GSE "A" Level của Singapore. Kỳ thi GSE "O" Level nhằm phân luồng học sinh vào hai nhánh: nhánh định hướng vào đại học và nhánh vào thẳng trường nghề. Kỳ thi GSE "A" Level nhằm phân luồng các học sinh ở nhánh vào đại học để quyết định học sinh nào được vào trường đại học nào, học sinh nào không đủ điều kiện học lên đại học, phải trở lại nhánh trường nghề và cụ thể vào trường nào.

Nếu kết hợp cách tổ chức GSE "O" Level và GSE "A" Level của Singapore, tôi tin là sẽ có phương án tổ chức thi chung hiệu quả ngay cho năm 2015.

Theo ông, vấn đề khó khăn nhất mà các nhà quản lý phải giải quyết khi tổ chức kỳ thi này là gì – Đề thi đảm bảo mục tiêu đặt ra hay khâu tổ chức, hay điều gì khác? Giải quyết vấn đề này như thế nào?

TS. Lương Hoài Nam: Dù theo phương án đề thi theo môn hay đề thi tích hợp, tôi không nghĩ là khó khăn nằm ở khâu ra đề. Theo tôi, khó khăn nằm ở hai nội dung khác: (a) quyết định điểm tuyển sinh của mỗi trường và (b) ghép nối điểm tuyển sinh của các trường với điểm thi và nguyện vọng của các học sinh để phân trường. Cần phải xây dựng, ban hành các quy trình rất khoa học cho các công việc này, đồng thời, cần có hệ thống tin học mạnh để hỗ trợ.

Một bên là hơn 400 trường đại học và trường nghề, một bên khác là hơn 1 triệu học sinh với kết quả thi và nguyện vọng khác nhau. Làm thế nào để quyết định học sinh nào vào học trường nào phù hợp với tiêu chuẩn tuyển sinh, kết quả thi và nguyện vọng của từng học sinh là không dễ dàng. Một số trường, ngành học còn có những điều kiện riêng ngoài điểm thi của kỳ thi chung nữa, làm cho vấn đề càng trở nên phức tạp hơn. Cần nghiên cứu và học

hỏi kinh nghiệm tốt của các nước tiên tiến trong các công việc này.

Một số người bày tỏ băn khoăn về các rủi ro tiêu cực nếu tổ chức kỳ thi chung. Tôi nghĩ là chúng ta nên đặt các băn khoăn, lo lắng về tiêu cực thi cử, chấm điểm sang một bên để xem xét vấn đề thuần túy về chuyên môn. Ai dám khẳng định rằng cách thi cử tốt nghiệp, đại học lâu nay không có tiêu cực? Tiêu cực là phạm trù khác, có thể phát sinh với bất kỳ cách thi cử nào và cần phải chống trong bất kỳ cách thi cử nào. Các tiêu cực thi cử ở nước ta không quá khó chống, nếu thực sự muốn và có quyết tâm. Không nên lấy các lo ngại tiêu cực để cản trở cải cách thi cử.

Có cơ sở để kỳ vọng kỳ thi quốc gia triển khai thành công ngay trong năm 2015, thưa ông? Tại sao?

TS. Lương Hoài Nam: Tôi không có đủ thông tin để đánh giá được mức độ sẵn sàng của ngành giáo dục cho việc tổ chức một kỳ thi chung ngay trong năm 2015, đặc biệt là cho hai vấn đề khó khăn tôi vừa nói trên. Tôi hy vọng ngành giáo dục sẽ có công tác chuẩn bị thật toàn diện, tỉ mỉ để đảm bảo thành công. Năm đầu tiên thực hiện, tôi nghĩ, ít nhiều cũng sẽ có một số trục trặc, chưa thể hoàn hảo ngay và đó là điều bình thường.

Xin cảm ơn ông.

Kiều Oanh – Ngân Anh *thực hiện*

(VietnamNet, ngày 22-7-2014)

Còn cấp bằng thì người ta mới hỏi, ai đòi cái không tồn tại bao giờ?



"Một kỳ thi quốc gia là đúng, nhưng với điều kiện là phải làm thật chuẩn. Thành bại là ở bước thực hiện". Chưa thấy Bộ Giáo dục - Đào tạo nhanh nhẹn gì trong việc này...

Quan điểm trên là của TS. Lương Hoài Nam. Ông là tiến sĩ kinh tế hàng không ở Nga và là một doanh nhân tại Việt Nam. Ông từng là Tổng giám đốc hãng hàng không Jetstar Pacific Airlines và Giám đốc điều hành Air Mekong. Ngoài ra, ông thường xuyên góp ý về các vấn đề xã hội, giáo dục... kể cả trong vai trò một blogger.

Nhân chuyện bàn về một kỳ thi quốc gia có thể được thực hiện vào năm 2015, báo điện tử Giáo dục Việt Nam có cuộc trò chuyện với ông.

NHÀ TUYỂN DỤNG CẦN GÌ?

Vừa qua Phó Thủ Tướng Vũ Đức Đam chỉ đạo Bộ Giáo dụ c - Đào tạo nghiên cứu để áp dụng ngay một kỳ thi quốc gia trong năm 2015. Ông suy nghĩ thế nào về chủ trương này?

TS. Lương Hoài Nam: Tôi hoàn toàn ủng hộ chủ trương này. Đây là một trong tám vấn đề đổi mới giáo dục Việt Nam mà tôi đã gửi cho ông Phạm Vũ Luận, Bộ trưởng Bộ Giáo dục - Đào tạo trong thư ngỏ ngày 15-7-2013.

Một kỳ thi tốt nghiệp với kết quả đạt gần 100% như lâu nay, rồi kết quả của nó chẳng sử dụng cho mục đích đáng kể nào khác, thế thì thi để làm gì? Nó gây tốn kém rất lớn về công sức, tiền bạc, làm tắc đường, tăng tai nạn giao thông...

Để phân luồng học sinh vào đại học, trường nghề hay đi ra thị trường lao động, hoặc tạo động cơ học tập cho học trò thì đã có kỳ thi đại học, cao đẳng rồi.

Nói phải thi tốt nghiệp vì các nhà máy khi tuyển dụng yêu cầu có bằng tốt nghiệp phổ thông là đặt vấn đề "ngược". Lâu nay người ta yêu cầu bằng tốt nghiệp phổ thông bởi vì... có bằng tốt nghiệp phổ thông.

Nếu như sắp tới không có bằng tốt nghiệp phổ thông nữa (mà chỉ có giấy chứng nhận kết thúc trung học phổ thông kèm học bạ) thì người ta sẽ không yêu cầu bằng tốt nghiệp phổ thông nữa (mà sẽ yêu cầu giấy chứng nhận, học bạ). Người ta không thể yêu cầu cái thứ không tồn tại.

Tóm lại, tôi ủng hộ việc tổ chức một kỳ thi quốc gia và mục đích chính của nó là để phân luồng học sinh sau giáo dục phổ thông. Các nước tiên tiến đều làm như vậy.

Ông thử hình dung khi có một kỳ thi quốc gia thì điều gì sẽ cản trở và điều gì sẽ thúc đẩy giáo dục phát triển?

TS. Lương Hoài Nam: Tôi không thấy việc tổ chức chỉ một kỳ thi quốc gia gây cản trở gì cho sự phát triển của giáo dục cả. Nếu làm như thế là dở thì thế giới người ta đã chẳng làm.

Còn việc nó sẽ thúc đẩy phát triển giáo dục ra sao, điều này lại phụ thuộc vào chất lượng của chính kỳ thi đó. Nếu tổ chức tốt, khoa học, chất lượng thì nó sẽ có nhiều tác dụng thúc đẩy. Ngược lại, nếu tổ chức không tốt, nó có thể gây rối loạn. Cái gì mà làm không tốt cũng đều gây rối loạn cả. Một kỳ thi quốc gia là đúng, nhưng với điều kiện là phải làm đúng. Thành bại là ở bước thực hiện, không phải ở ý tưởng.

GIÁM SÁT ĐẶC BIỆT TRONG PHÒNG THI

Vậy theo ông, điều gì đảm bảo cho một kỳ thi quốc gia nghiêm túc để tạo độ tin cậy cho các trường đại học làm căn cứ để tuyển sinh?

TS. Lương Hoài Nam: Cần rất nhiều công việc, điều kiện để đảm bảo cho chủ trương đúng đắn này của chính phủ thành công trên thực tế.

Thứ nhất là việc chống tiêu cực, gian lận thi cử. Thi cử mà tiêu cực, gian lận thì thi theo cách nào cũng đều không đạt chất lượng. Tôi nghĩ cần phải lắp camera giám sát trực tuyến (online) ở tất cả phòng thi, mỗi tỉnh (hoặc khu vực) có trung tâm giám sát, quan sát các phòng thi theo phương thức ngẫu nhiên.

Ngoài ra, ghi hình các hoạt động trong phòng thi từ đầu đến cuối để lưu. Với cách đó, tiêu cực, gian lận ở các phòng thi sẽ giảm đáng kể, ai dám làm liều để bị kỷ luật, sa thải cơ chứ? Với công nghệ tin học - viễn thông bây giờ, việc này không có gì quá phức tạp, tốn kém cả. Viettel có mạng lưới phủ rộng đến tận các huyện, các xã trong cả nước, tôi tin là họ có thể có giải pháp.

Nếu có thể giám sát thi tốt thì có lẽ không cần tập trung học sinh về các thành phố lớn để thi như lâu nay cho phức tạp, tốn kém. Ngày xưa tôi thi đại học ở trường xã cũng có thấy vấn đề gì đâu?

Thứ hai là lựa chọn các môn thi phù hợp với các yêu cầu tuyển sinh của đa số các trường đại học và dạy nghề. Bên Anh, ngoài hai trường Oxford, Cambridge và các trường năng khiếu đặc thù là có các yêu cầu xét chọn bổ sung, còn lại, tất cả trường đại học và trường nghề đều sử dụng kết quả kỳ thi A-Level chung để tuyển sinh đầu vào. Do vậy, các môn thi cần mang tính đại diện cao.

Khâu ra đề, chấm thi rất quan trọng đối với chất lượng kỳ thi. Làm thế nào thật tốt các khâu này thì tôi xin nhường cho các nhà chuyên môn.

Qua kinh nghiệm các con tôi đã thi ở nước ngoài (ở Anh, Singapore), tôi muốn lưu ý hai điểm. Một là, việc (và cách) mỗi trường quyết định điểm tuyển sinh từng năm thế nào? Ở các nước, việc này được thực hiện trước khi có kết quả thi, thông tin được giữ bí mật.

Mỗi trường phải cân nhắc kỹ. Nếu chọn điểm tuyển sinh quá cao thì trường có nguy cơ tuyển sinh không đủ. Nếu chọn điểm tuyển sinh quá thấp lại ảnh hưởng đến chất lượng đầu vào và uy tín của trường. Lần đầu tiên thi kiểu này lại càng khó khăn cho mỗi trường quyết định, cần một giải pháp sáng tạo nào đó.

Hai là, cần một chương trình tin học mạnh để ghép kết quả thi và các nguyện vọng chọn trường của học sinh với điểm tuyển sinh của các trường một cách công bằng và khách quan. Với hơn 1,0 triệu học sinh đăng ký thi và hơn 400 trường tuyển sinh mỗi năm, đây là một việc rất khó, cần bắt tay chuẩn bị ngay từ bây giờ. Các con tôi đã thi và đăng ký chọn trường ở nước ngoài, tôi thấy giải pháp cho vấn đề này rất phức tạp, từ quy trình cho đến tính năng phần mềm.

Trong lần làm đầu tiên, có thể nhiều trường chưa tin tưởng vào kỳ thi quốc gia, cứ cho họ quyền tổ chức thi tuyển bổ sung. Tuy nhiên, họ phải có kết quả thi tuyển bổ sung trước khi Bộ Giáo dục - Đào tạo ghép trường và công bố kết quả, tránh để tình trạng một số em bơ vơ, có điểm thi cao nhưng không vào được trường nào.

SẼ BỎ TƯ TƯỞNG “VÀO ĐẠI HỌC BẰNG MỌI GIÁ”?

Theo ông, khi chúng ta có một kỳ thi quốc gia chung sẽ tác động đến quá trình dạy và học như thế nào, liệu học sinh trong thời đại mới này có sánh được mới học sinh có nền giáo dục tiên tiến ở châu Á như Nhật Bản, Hàn Quốc?

TS. Lương Hoài Nam: Cho phép tôi thẳng thắn. Chất lượng giáo dục phụ thuộc vào cả quá trình học tập của một học sinh, từ mẫu giáo đến hết đại học. Không thể hy vọng là việc thay đổi cách thi sau trung học phổ thông sẽ nâng cao đáng kể chất lượng học sinh, những người đã học theo chương trình giáo dục cũ.

Sẽ vẫn cần phải thay đổi mô hình giáo dục, chương trình, sách giáo khoa, phương pháp giảng dạy, cơ sở vật chất và dụng cụ học tập, nâng cao chất lượng giáo viên... để nâng cao chất lượng giáo dục từng bước, qua nhiều năm, có thể là hàng chục năm thì mới nói đến chuyện ngang bằng Singapore, Nhật Bản, Hàn Quốc. Trong vấn đề này không sốt ruột, đi tắt đón đầu được.

Nhưng với cách thi mới từ năm 2015, tôi hy vọng đầu vào của các trường đại học và trường nghề sẽ chuẩn hơn, hạn chế được trào lưu “vào đại học bằng mọi giá”, chất lượng đầu vào một số trường đại học quá thấp, trong khi nhiều trường nghề lại không tuyển sinh

đủ. Cần chấm dứt tình trạng thừa “thầy”, thiếu “thợ”, “thầy” không ra “thầy”, “thợ” không ra thợ kéo dài trong thời gian qua.

Khi làm tốt việc phân luồng đầu vào đại học và trường nghề, chất lượng đầu ra và nguồn cung cho thị trường lao động sẽ được cải thiện. Tỷ lệ đại học trên học nghề 2:1 lâu nay của nước ta rất bất hợp lý so với thế giới.

Có quan điểm cho rằng, những việc làm của ngành giáo dục chậm thì rất chậm mà nhanh thì rất nhanh, Bộ Giáo dục - Đào tạo nên lắng nghe ý kiến từ dư luận như thế nào?

TS. Lương Hoài Nam: Nói về đổi mới giáo dục Việt Nam thì tôi chưa thấy “nhanh”, “rất nhanh” ở đâu cả. Ai cũng biết chất lượng giáo dục Việt Nam còn thấp so với thế giới. Nhà nào cũng kêu ca vất vả, tốn kém với chuyện học hành của con em. Nhiều người thất vọng vì con em ra trường khó tìm công ăn việc làm, có việc làm thì thu nhập thấp...

Thế nhưng nhiều người lại... không muốn thay đổi. Có người bảo tôi, nếu thay đổi cách thi thì năm sau con họ trượt đại học mất. Tại sao chưa thi đã biết là sẽ trượt đại học? Có phải đã quen với kiểu chưa thi đã biết sẽ đậu đại học không? Tại sao bắt buộc phải vào đại học? Ai cũng vào đại học rồi ra ngồi trong văn phòng, lấy ai làm thợ kỹ thuật, làm công nhân lành nghề ở nhà máy, công trường?

Những suy nghĩ kiểu đó giải thích phần nào thực trạng thị trường lao động lâu nay ở nước ta, khi năng suất lao động ở Việt Nam chỉ bằng 1/15 so với Singapore, 1/5 so với Thái Lan. Do vậy, càng nhiều người tiếp tục suy nghĩ kiểu đó, càng phải thay đổi và phải thay đổi sớm. Không thể kéo dài sự trì trệ ngay từ cách nghĩ.

Trân trọng cám ơn ông!

Xuân Trung *thực hiện*

(Giaoduc.net.vn, ngày 28-7-2014)

Sự nhạy cảm mang tên “dạy thêm”



Vấn đề dạy thêm, học thêm lại rộ lên trên báo chí và các diễn đàn mạng. Chuyện bắt nguồn từ việc một số địa phương tổ chức “bắt quả tang” và lập biên bản một số giáo viên dạy thêm sai quy định.

Cụ thể là sai so với Thông tư số 17/2012/TT-BGD-ĐT. Nơi này, nơi khác đặt ra câu hỏi khó: “Nếu không dạy thêm thì giáo viên ăn gì?”.

Câu hỏi đó nhạy cảm đến mức chúng ta cố gắng né tránh trả lời. Hầu như ai cũng có người thân, bạn bè là giáo viên. Vợ tôi, chị vợ, anh vợ tôi đều là giáo viên, bạn bè tôi nhiều người là giáo viên, chính tôi cũng ngại nói những vấn đề nhạy cảm của ngành giáo dục. Chẳng mấy ai vui vẻ với cảnh con cái mình từ sáng tới khuya vùi đầu học hành, kể cả vào những ngày nghỉ cuối tuần. Các bà mẹ, ông bố tất bật đưa đón con đi học thêm. Bố mẹ bận việc thì thuê xe ôm đưa đón con. Mỗi tháng, các gia đình chi từ dăm ba trăm cho đến một vài triệu đồng tiền học thêm cho mỗi đứa con. Đối với đại đa số các gia đình Việt Nam, số tiền chi cho việc học thêm của con cái là không nhỏ. Nhưng ai cũng ngại trả lời câu hỏi khó trên: “Nếu không dạy thêm thì giáo viên ăn gì?”

Chúng ta có thể né tránh mãi được không? Cách học sinh học thêm ở nước ta không chỉ gây tốn kém công sức, tiền bạc cho các gia đình, mà còn ảnh hưởng tiêu cực đến sự cân bằng học hành – nghỉ ngơi và sự phát triển toàn diện trí – lực của các cháu. Nó phá vỡ sự công bằng trong thụ hưởng giáo dục, thiệt thòi cho con em các gia đình có khó khăn kinh tế. Nó làm xấu đi hình ảnh thầy cô trong con mắt học trò và phụ huynh.

Trên thực tế, không phải tất cả 1,2 triệu giáo viên trong cả nước đều có cơ hội dạy thêm. Nói chung, 240.000 giáo viên mầm non, 87.000 giáo viên đại học và cao đẳng, 18.000 giáo viên trung cấp chuyên nghiệp hầu như không có cơ hội dạy thêm.

Cũng không phải tất cả 840.000 giáo viên phổ thông trong cả nước đều có cơ hội dạy thêm, mà chủ yếu là các giáo viên phổ thông ở thành phố, thị xã.

Cũng không phải tất cả giáo viên ở thành phố, thị xã có cơ hội dạy thêm, mà trong số đó, thường chỉ là các giáo viên dạy các môn học sinh có nhu cầu học thêm, đó là năm môn: toán, lý, hóa, văn, ngoại ngữ.

Nhưng cũng không phải tất cả giáo viên toán, lý, hóa, văn, ngoại ngữ ở thành phố, thị xã có cơ hội dạy thêm, mà chỉ một số trong số các giáo viên đó.

Như vậy, rất nhiều giáo viên (trong tổng số 1,2 triệu giáo viên trong cả nước) không có cơ hội dạy thêm. Các giáo viên không dạy thêm đó đã và đang sống như thế nào?

Rất tiếc là cho đến nay chưa có cuộc khảo sát, nghiên cứu nào về vấn đề này. Cô giáo nhà tôi đã một thời may gia công kimono để có thêm thu nhập cho gia đình. Chúng tôi không bao giờ thấy xấu hổ vì điều đó. Mọi lao động và thu nhập hợp pháp đều vinh quang.

Thời đi học, chúng tôi không phải học thêm, nhưng chắc gì chất lượng học đã kém so với hiện nay? Học sinh Việt Nam được gửi ra nước ngoài trong các thập kỷ 1970-80 học rất tốt so với học sinh các nước khác, thường chiếm các vị trí đứng đầu. Rõ ràng việc học thêm phổ biến một số môn lâu nay không hề làm cho chất lượng giáo dục của nước ta được cải thiện. Nó chỉ cho thấy chất lượng dạy chính khóa bị giảm sút, nếu học sinh không học thêm thì không bù đắp được kiến thức, làm bài kiểm tra và thi không tốt. Nó là hệ quả của các bất cập trong cách dạy chính khóa, cách thi.

Một nền giáo dục tử tế là nơi học sinh có thể nắm vững kiến thức từ các bài giảng trên lớp và các bài tập về nhà. Đó cũng là sự cam kết, trách nhiệm của ngành giáo dục với người dân – những người đóng thuế nuôi ngành giáo dục. Đối với các học sinh có học lực yếu hơn, nhà trường cần tổ chức phụ đạo miễn phí để giúp các em đáp ứng được yêu cầu về chuẩn kiến thức, thu hẹp khoảng cách với các học sinh khá, giỏi.

Singapore và nhiều nước khác làm như thế, không có chuyện nhà trường hoặc giáo viên thu tiền phụ đạo các học sinh có học lực kém hơn. Thật khó chấp nhận một nền giáo dục mà nếu học sinh không học thêm thì khó đạt được chuẩn kiến thức kỹ năng của môn học, cấp học. Đối với học sinh khá giỏi, có năng khiếu về các bộ môn, nhà trường cần tổ chức chương trình bồi dưỡng để các em có thể phát triển tối đa năng lực của mình. Và thực tế là trong hoạt động dạy học của các trường phổ thông đã có những nội dung này. Vậy học sinh phổ thông đi học thêm tràn lan thì các em học cái gì và học để làm gì?

Ở các nước khác có dạy thêm, học thêm không? Câu trả lời là có, ở đâu cũng có. Ở một số nước như Nhật Bản, Hàn Quốc, học sinh học thêm rất nhiều. Ở Mỹ và châu Âu, Singapore, Australia, New Zealand, học sinh học thêm ít hơn, nhưng cũng có. Chỉ có điều, chuyện dạy thêm, học thêm ở nước ta và ở các nước khác về bản chất khác nhau. Ở họ, dạy thêm, học thêm chủ yếu được tổ chức theo hai mô hình: (a) các trung tâm luyện thi ("cram schools", loại giáo dục này được gọi là "cram education"), (b) các câu lạc bộ năng khiếu (âm nhạc, hội họa, thể thao, kỹ thuật - công nghệ...). Lực lượng giáo viên giáo dục chính quy và ở các trung tâm luyện thi, câu lạc bộ năng khiếu độc lập với nhau, không được làm việc lẫn lộn. Các trung tâm luyện thi, các câu lạc bộ năng khiếu nằm ngoài hệ thống giáo dục, nhưng phải đăng ký và đóng thuế thu nhập. Ở Nhật Bản, nếu giáo viên nào bị phát hiện dạy thêm ngoài hoạt động chính quy, giáo viên đó sẽ bị sa thải, hiệu trưởng trường đó phải từ chức.

Tôi rất muốn thu nhập của tất cả giáo viên trong cả nước được cải thiện theo lộ trình cải cách triệt để giáo dục Việt Nam, có sự cân đối hài hòa với các lĩnh vực khác. Mặc dù vậy, nếu buộc phải lựa chọn giữa một bên là quyền được dạy thêm của mấy chục nghìn hoặc mấy

trăm nghìn giáo viên, một bên là một nền giáo dục tử tế (nơi học sinh có thể đạt chuẩn giáo dục từ chương trình chính khóa mà không cần học thêm, đồng thời những em có học lực yếu hơn được nhà trường phụ đạo miễn phí), sự phát triển cân đối trí - lực của hàng chục triệu trẻ em, tôi tin chúng ta cần chọn vế thứ hai chứ không phải vế thứ nhất.

Tuy nhiên, vấn đề này cần được giải quyết với một lộ trình vài ba năm để chuẩn bị tư tưởng cho các giáo viên, phụ huynh và học sinh, vừa nâng cấp chất lượng giảng dạy chính khoá. Không nên áp dụng các biện pháp phi giáo dục kiểu rình bắt quả tang và lập biên bản giáo viên vi phạm trước mặt học sinh.

Cần phát triển mạnh mẽ các mô hình trung tâm luyện thi và câu lạc bộ năng khiếu để việc dạy thêm, học thêm không phát sinh tiêu cực mà, ngược lại, đóng góp hiệu quả cho việc nâng cao chất lượng, năng lực người Việt Nam. Trong 5 năm đầu, giáo viên giáo dục chính quy có thể được kết hợp dạy học ở các trung tâm và các câu lạc bộ. Sau đó phải tách bạch giữa hai hệ thống, mỗi giáo viên tự chọn đứng trong hệ thống nào một cách minh bạch (giáo dục chính quy hay giáo dục phi chính quy).

(VNExpress, ngày 22-12-2014)

Có vẻ người ta thấy sợ clip Kẻ lười biếng



Xem ra clip của cậu học sinh lớp 12 đã và đang gây tác động lên Bộ Giáo dục - Đào tạo còn mạnh hơn tất cả bài viết và phỏng vấn về giáo dục Việt Nam từ trước đến nay cộng lại. Không biết là người ta sẽ có tiếp thu để hành động một cách có trách nhiệm hay không, nhưng có vẻ người ta thấy sợ cái clip này.

Clip Sự trăn trở của kẻ lười biếng dài hơn 60 phút được quay bởi một nam sinh tự xưng là học sinh lớp 12, trong đó bày tỏ những quan điểm về những bất cập, yếu kém của nền giáo dục Việt Nam đã và đang có sức lan tỏa mạnh mẽ.

Được đăng tải trên Youtube từ ngày 13-4, cho đến thời điểm này, clip đã nhận được hơn 300.000 lượt truy cập, đồng thời thu hút rất nhiều tranh luận trái chiều từ người xem. TS. Lương Hoài Nam, hiện là cổ đông của Jetstar Pacific (Jetstar Pacific), Nguyên Giám đốc điều hành Air Mekong, đã bày tỏ quan điểm trên facebook cá nhân của mình. Được sự cho phép của ông, chúng tôi xin đăng lại đoạn viết này.

TS. Lương Hoài Nam viết:

"Từ trước đến nay, đã có hàng nghìn bài viết của các chuyên gia về giáo dục, các nhà quản lý giáo dục và lãnh đạo các doanh nghiệp, những người sử dụng các "sản phẩm đầu ra" của giáo dục (và thất vọng với các "sản phẩm đầu ra" của giáo dục).

Bao nhiêu tâm huyết, nỗ lực tác động đổi mới giáo dục Việt Nam của họ gần như không mang lại kết quả gì. Nói như GS. Phạm Toàn: "... Chúng tôi không còn kiên nhẫn nữa!". Ở tuổi 82, GS. Phạm Toàn và những người tình nguyện bỏ thời gian, tiền bạc tự viết... sách giáo khoa mới cho chương trình tiểu học, đến nay đã được 15 cuốn.

Nhưng xem ra clip của cậu học sinh lớp 12 đã và đang gây tác động lên Bộ Học (Bộ Giáo dục - Đào tạo – pv) còn mạnh hơn tất cả bài viết và phỏng vấn về giáo dục Việt Nam từ trước đến nay cộng lại. Không biết là người ta sẽ có tiếp thu để hành động một cách có trách nhiệm hay không, nhưng có vẻ người ta thấy sợ cái clip này.

Nếu mình không nhầm".

Quyên Quyên *thực hiện*

(Giaoduc.net.vn, ngày 24-4-2013)

NGHIÊN CỨU - PHÁT TRIỂN (R&D): CHUYỆN KHÔNG HỀ NHỎ!

Không nghiên cứu, làm sao phát triển?

Nghiên cứu và Phát triển là điểm khởi đầu của bất kỳ sản phẩm hàng hóa nào có hàm lượng chất xám, dù trong công nghiệp, nông nghiệp, y dược... Từ Nghiên cứu & Phát triển đến thiết kế, từ thiết kế đến sản xuất, từ sản xuất đến tiêu thụ – đó là chuỗi giá trị các sản phẩm. Ta không chú trọng và làm tốt ở ngay khâu đầu tiên, làm gì có sản phẩm hàng hóa mang thương hiệu Việt Nam đi vào các hệ thống phân phối toàn cầu?

Khi bảo vệ một vấn đề, chính sách, quy định ở chốn nghị trường hay trên các phương tiện truyền thông, tác giả của chúng rất hay sử dụng các cụm từ "trên thế giới", "ở nhiều nước", "qua kết quả nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế". Chúng làm cho người đọc yên tâm về "chất lượng quốc tế" của các công việc đó.

Thực tế không hẳn như vậy.

"Trên thế giới" là thế giới nào? "Ở nhiều nước" cụ thể là những nước nào? "Kinh nghiệm quốc tế" cụ thể là của ai? Nguồn thông tin đâu? Rất ít khi tìm được câu trả lời đầy đủ, thuyết phục cho các câu hỏi này.

Hầu hết lĩnh vực của chúng ta đều lạc hậu, hầu hết cách làm, thủ tục của chúng ta kém hiệu quả kinh khủng so với nhiều nước khác trong ASEAN (trừ Lào, Campuchia, Myanmar), chưa nói đến việc so sánh với các nước công nghiệp phát triển ở các khu vực khác. Nhưng các cụm từ yêu thích nêu trên có thể tìm thấy dễ dàng trong các văn bản của bất kỳ lĩnh vực nào. Số đoàn ra nước ngoài khảo sát, học hỏi kinh nghiệm không phải ít. Thế nhưng, chỉ xem cách đào tạo, cấp bằng lái xe, hay hệ thống biển báo giao thông ở Việt Nam đã thấy ngay một sự thật là chúng ta chẳng hề nghiên cứu, tiếp thu tử tế kiến thức nhân loại. Nhiều lĩnh vực ở trong tình trạng như thế. Chúng ta thường nghiên cứu và hiểu biết thế giới hời hợt, phiến diện, nhưng lại tưởng là biết hết, hiểu hết.

Nhưng thôi, hãy lướt qua một số con số biết nói về cái gọi là "nghiên cứu" ở nước ta và của các nước khác trong lĩnh vực "Nghiên cứu & Phát triển" ("R&D").

Các thước đo chính về tiềm lực R&D của một quốc gia là tổng chi cho R&D và tổng số các bằng sáng chế được đăng ký bảo hộ.

Mỹ là nước chi nhiều tiền nhất cho R&D, ở mức 2,8% GDP. Năm 2013, Mỹ chi 450 tỷ

đô-la, năm 2014 dự kiến chi 465 tỷ đô-la cho R&D. Mỹ chiếm nhiều nhất bằng sáng chế PCT (Patent Cooperation Treaty) thuộc Tổ chức sở hữu trí tuệ quốc tế (WIPO), cụ thể là 57.239 trên tổng số 205.300 bằng trong năm 2013.

Người Việt Nam chúng ta thường nghĩ Trung Quốc chỉ giỏi ăn cắp công nghệ và làm hàng nhái chứ tài giỏi gì! Xem ra, cái chúng ta biết là nông thôn Trung Quốc, chứ không phải cả nước Trung Quốc. Trung Quốc chính là nước đang chi nhiều tiền thứ nhì cho R&D (2013: 258 tỷ đô-la, 2014: khoảng 284 tỷ đô-la). Theo dự báo, chi R&D của Trung Quốc sẽ vượt Mỹ vào năm 2022. Trung Quốc chiếm thứ ba số bằng sáng chế PCT: 21.516 bằng trong năm 2013, sau Mỹ và Nhật Bản. Năm 2013, Việt Nam ta có 17 bằng PCT (2012 có 13 bằng).

Mà thôi, không so số lượng bằng sáng chế PCT với các cường quốc như Mỹ, Nhật Bản, Trung Quốc nữa, so với các nước nhỏ hơn vậy. Hàn Quốc: 12.386, Singapore: 837, Malaysia: 310...

Israel là một quốc gia nhỏ trên sa mạc cằn cỗi, nhưng lại là nước xuất khẩu lớn các hàng hóa nông sản. Họ rất mạnh trong các lĩnh vực công nghệ tin học, hàng không, quốc phòng... Mỗi năm Israel chi 4,3% GDP cho R&D. Năm 2014, họ có 1.611 bằng sáng chế PCT.

Tóm lại là không nên so sánh chúng ta với các nước về số bằng sáng chế PCT mà bi quan. Chúng ta làm ra chưa bằng con số lẻ của thiên hạ. Nhưng chúng ta có thể tự hào là chúng ta có không ít cơ sở, trung tâm R&D. Theo số liệu cập nhật đến hết năm 2011, cả nước có khoảng 700 đơn vị R&D cấp trung ương (thuộc các Bộ) và hơn 1.000 đơn vị R&D cấp địa phương hoặc doanh nghiệp. Số đơn vị R&D cấp trung ương như vậy là nhiều. Tuy nhiên, rất ít doanh nghiệp Việt Nam có các hoạt động và chi phí R&D.

Ngần đấy cơ sở, trung tâm R&D mà mỗi năm chỉ sản sinh được một vài chục sáng chế đăng ký PCT thì lạ nhỉ?

Tôi không hiểu các viện, các trung tâm R&D thuộc các cơ quan, doanh nghiệp làm những việc gì và chi bao nhiêu tiền, nhưng mỗi lần bước chân vào các siêu thị điện máy Nguyễn Kim, Phan Khang, các siêu thị ăn uống và đồ gia dụng Maximark, Co-op, tôi không nhìn thấy các sản phẩm của "R&D Việt". Trên thị trường máy móc xây dựng, phương tiện giao thông - vận tải, máy móc nông nghiệp... cũng không thấy.

Tôi thấy bảo là trong tương lai Việt Nam sẽ xuất khẩu ô tô. Tôi nghĩ, đây chắc là ô tô với thiết kế, thương hiệu ngoại, lắp ráp tại Việt Nam, có một vài chục phần trăm linh kiện sản xuất tại Việt Nam. Tôi nghĩ thế vì đến cái ấm điện, bếp điện, tủ lạnh, lò nướng, máy giặt, máy hút bụi... ta còn chưa thiết kế, sản xuất được cho ra hồn, thì làm sao thiết kế, sản xuất được ô tô có tính cạnh tranh về chất lượng, giá cả?

R&D là điểm khởi đầu của bất kỳ sản phẩm hàng hóa nào có hàm lượng chất xám, dù trong công nghiệp, nông nghiệp, y dược... Từ R&D đến thiết kế, từ thiết kế đến sản xuất, từ sản xuất đến tiêu thụ – đó là chuỗi giá trị các sản phẩm. Ta không chú trọng và làm tốt ở

ngay khâu đầu tiên, làm gì có sản phẩm hàng hóa mang thương hiệu Việt Nam đi vào các hệ thống phân phối toàn cầu?

Đã đến lúc phải nghiêm túc trả lời câu hỏi: các cơ sở, trung tâm R&D của nước ta có năng lực R&D hay không?

(VNExpress, ngày 30-7-2014)

Muốn doanh nghiệp hào hứng R&D thì nhà nước phải đi câu



Theo TS. Lương Hoài Nam, nhà nước muốn thúc đẩy nghiên cứu và phát triển (R&D) trong trường đại học mà doanh nghiệp chưa muốn chi tiền làm thì nhà nước phải "đi câu".

"Việc nghiên cứu và phát triển (R&D) trong trường đại học không những quan trọng về mặt kinh tế, phát triển khoa học, mà còn đóng vai trò thiết yếu trong việc cải thiện chất lượng giáo dục", PGS. Ngô Quang Hưng (ngành Khoa học máy tính, Đại học bang New York ở Buffalo, Mỹ) nêu bật trong hội thảo về cải cách giáo dục đại học do GS. Ngô Bảo Châu – nhóm đối thoại giáo dục và Lãnh sự quán Mỹ tại thành phố Hồ Chí Minh tổ chức ngày 01-8-2014.

"Nếu mình đi dạy mà mình từng làm chữ 'D' trong R&D thì bài giảng hay hơn, mình sẽ thấy các giả thuyết trong sách giáo khoa viết sai chỗ nào. Những sinh viên làm R&D rồi cũng sẽ rất khác, họ đã sẵn sàng làm việc ở các công ty lớn. Ngược lại, nếu nghiên cứu mà không có ứng dụng thì giống như ngồi trong tháp ngà thôi", ông Hưng chia sẻ.

Theo ông Hưng, R&D ở Việt Nam ít phát triển vì đại học quá tải, giảng dạy quá nhiều không có thời gian nghiên cứu; sinh viên thụ động; nhà nghiên cứu thiếu kỹ năng mềm, ít có động lực để làm R&D; niềm tin giữa doanh nghiệp và giới hàn lâm không cao vì khả năng làm R&D kém; thiếu sự giao lưu ý tưởng giữa các doanh nghiệp và đại học.

Để cải thiện chất lượng R&D, vị phó giáo sư cho rằng cần tạo động lực cho giảng viên làm R&D; chuyển phần lớn các viện, trung tâm nghiên cứu trực thuộc các Bộ về các trường đại học... "Ngoài ra, giới hàn lâm cần chủ động hơn, từng giảng viên tìm đến các doanh nghiệp, tổ chức các hội thảo chuyên đề mời các doanh nghiệp đến dự và xin tài trợ. Phía doanh nghiệp cũng cần đầu tư dài hơi hơn, bởi R&D nếu không thành công, thì cũng được nhân", ông Hưng đề xuất.

Nêu ý kiến thảo luận, TS. Lương Hoài Nam cho biết, các nước chi thỏa đáng cho R&D (từ 2 đến 3% GDP) đều đạt được nhiều thành tựu. "Trước giờ chúng ta cứ cho là Trung Quốc chỉ giỏi làm hàng nhái. Thực tế, năm ngoái Trung Quốc bỏ ra 258 tỷ đô-la để làm R&D, đứng sau Mỹ. Hiện Trung Quốc đứng thứ ba thế giới về bằng phát minh sáng chế (sau Mỹ và Nhật Bản). Trong khi đó, số bằng sáng chế của Việt Nam năm ngoái chỉ là 17, các nước khác là hàng trăm, hàng nghìn. Đó là điều đáng phải suy nghĩ", ông Nam dẫn chứng.

Theo ông Nam, có bốn lý do khiến doanh nghiệp ngại đến các cơ sở làm R&D. Đầu tiên là do doanh nghiệp chưa tin tưởng vào năng lực của các cơ sở trong nước. Tiếp đó là vì doanh nghiệp lo ngại khi đến các cơ sở nghiên cứu phải nói ra hết điểm yếu, điểm mạnh của mình. Thứ ba là vấn đề bản quyền. "Doanh nghiệp đặt hàng thì nó chắc chắn là của doanh nghiệp, được độc quyền sử dụng kết quả R&D. Trong khi chúng ta lại quan niệm sản phẩm nghiên cứu khoa học là của chung của xã hội," ông Nam nói.

Lý do cuối cùng, theo ông Nam rất quan trọng, đó là phân chia lợi ích từ kết quả nghiên cứu như thế nào cho thỏa đáng giữa doanh nghiệp và cơ sở: "tiền trao cháo múc" là hết hay chia sẻ lợi ích lâu dài?

Theo vị tiến sĩ, nhà nước muốn mà doanh nghiệp chưa muốn chi tiền làm R&D thì nhà nước phải "đi câu", mồi ngon nhất là tiền. "Doanh nghiệp hào hứng nhất là khi nhà nước chi tiền ra cho làm cái gì đó. nhà nước bảo tôi bỏ ra 3, ông bỏ ra 7, doanh nghiệp thấy nhà nước có quan tâm sẽ xem xét lại việc đặt hàng R&D," ông Nam nói.

Tuy nhiên, ông cho rằng, đơn hàng này phải thông qua cơ sở nghiên cứu. Nhà nước chỉ giải ngân qua các cơ sở này và kết quả được doanh nghiệp đồng ý. Ông Nam cũng đề xuất lập các chợ ý tưởng, phát minh sáng chế và nhà nước phải rất cương quyết trong việc bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ, quyền sở hữu công nghiệp...

Còn theo ông Lương Văn Thắng (Bộ Khoa học và Công Nghệ), ở Việt Nam, trong gần nửa triệu doanh nghiệp chỉ có 18.000 doanh nghiệp làm R&D. Doanh nghiệp Việt Nam chỉ dành 0,1 đến 0,3% doanh thu để đầu tư cho công nghệ.

Phan Linh

(VNExpress, ngày 01-8-2014)

Năm "binh khí" du học sinh cần chuẩn bị trước khi về Việt Nam



Bắt đầu từ hôm nay, chúng tôi sẽ đăng loạt bài "Sếp Việt nghĩ gì về du học sinh". Xin mở đầu loạt bài bằng cuộc phỏng vấn đầy ắp thông tin bổ ích đối với khách mời là TS. Lương Hoài Nam. TS. Lương Hoài Nam từng du học ở Liên-xô, kinh qua các vị trí như Trưởng ban Kế hoạch Thị trường Vietnam Airlines; Tổng biên tập Tạp chí Heritage, Vietnam Airlines; Tổng giám đốc Jetstar Pacific Airlines.

Tiến sĩ Lương Hoài Nam đã dành thời gian trả lời sinhvienusa.org bằng bài viết dài hơn 4000 từ giải đáp cho hàng loạt câu hỏi, đồng thời "tư vấn" cho các bạn những thông tin cực kỳ bổ ích dựa trên kinh nghiệm trong hơn 20 năm lăn lộn trên thương trường ở Việt Nam. Để bạn đọc tiện theo dõi, chúng tôi tách bài phỏng vấn TS. Lương Hoài Nam thành hai phần. Phần một TS. Lương Hoài Nam nói về hành trang du học sinh cần chuẩn bị trước khi về nước.

Từng là du học sinh trở về, sau gần 30 năm công tác qua nhiều chức vụ, xin anh cho các bạn du học sinh lời khuyên: họ cần phải chuẩn bị những gì trước khi trở về, cả về kiến thức và tâm lý để thích nghi với môi trường ở Việt Nam?

TS. Lương Hoài Nam: Tôi nói có thể hơi sách vở, nhưng hành trang mà tôi nghĩ cần cho các bạn trẻ để về nước làm việc gồm năm "binh khí" là: đạo đức, kiến thức, kỹ năng, quan hệ và sức khỏe.

Tôi nói tới đạo đức như yếu tố đầu không hề có ý lên gân hay rao giảng giáo lý, mà một thực tế là nếu không có một nền tảng đạo đức bền vững, sớm hay muộn các bạn trẻ sẽ nhiễm những thói hư, tật xấu tràn lan trong môi trường sống và làm việc tương lai của các bạn.

Các bạn có thể thấy nhiều người tử tế, thanh liêm, chính trực chịu thiệt thòi và nhiều kẻ cơ hội được tưởng thưởng ở ngay trong môi trường làm việc của mình. Các bạn sẽ bắt đầu nghi ngờ: ta có cần phải giữ sự tử tế, thanh liêm, chính trực để chịu thiệt thòi không? Hay ta có thể sống cơ hội, với thói đạo đức giả và khả năng ngụy biện, lấp liếm như họ để thuận lợi hơn cho công việc và sự nghiệp của ta? Sớm hay muộn, các bạn sẽ phải trả lời những câu hỏi đó.

Phải nói thật là chủ nghĩa cơ hội trong môi trường xã hội hiện nay và những lợi ích nó mang lại có sức hấp dẫn và không phải ai cũng đủ vững vàng để từ chối.

Về kiến thức thì tôi nghĩ các bạn trẻ học ở nước ngoài có may mắn được trang bị kiến thức toàn diện và thực dụng hơn so với các bạn học ở Việt Nam. Đây là do sự khác biệt về triết lý giáo dục và khoảng cách về chất lượng giáo dục.

Tuy nhiên, tôi cũng muốn nói rằng, trong thế giới hiện đại và thay đổi nhanh hiện nay, những thứ con người học được trong nhà trường, kể cả trong nhà trường nước ngoài, bị lạc hậu rất nhanh, trong khi các cơ hội tự học lại có rất nhiều, bất kỳ ai cũng có thể tự học hỏi để làm nhiều việc và thành đạt.

Như tôi, tôi học kinh tế hàng không ở Liên-xô cũ, nhưng tôi đã và đang làm việc và giữ các vị trí trọng trách trong nhiều lĩnh vực rất khác nhau: hàng không, du lịch, thương mại điện tử, báo chí, bất động sản...

Tôi tự học là chính. Bây giờ, khi đã ở tuổi 50, tôi vẫn tiếp tục tự học để làm tốt những việc mà tôi chưa được học, chưa làm bao giờ cả.

Các bạn có thể có lợi thế về kiến thức ban đầu. Nhưng nếu các bạn không duy trì được ham muốn và kỹ năng tự học thường xuyên, lợi thế đó của các bạn sẽ bị mất rất nhanh. Những tên trường danh giá trên tấm bằng của các bạn cũng không có nhiều giá trị khi kiến thức thực tế của các bạn bị lạc hậu, tụt hậu.

Về kỹ năng, nhiều người có rất nhiều kiến thức, nhưng làm việc lại rất chán, vì thiếu các kỹ năng làm việc, giải quyết và tham gia giải quyết vấn đề.

Ở đâu cũng thế, hiểu vấn đề thì rất nhiều người hiểu, nhưng biết đặt ra mục tiêu và giải quyết vấn đề thì ít hơn nhiều. Để hiểu vấn đề, người ta cần có kiến thức. Còn để giải quyết nó, người ta lại cần các kỹ năng, kể cả kỹ năng xác định, đặt mục tiêu và kỹ năng tổ chức thực hiện.

Một sai lầm khá phổ biến của người Việt Nam, trong đó có các bạn trẻ, là đề ra những mục tiêu quá lớn, thiếu rõ ràng và trong nhiều trường hợp là bất khả thi. Để hạn chế sai lầm, tôi khuyên các bạn trẻ chỉ nên đặt ra những mục tiêu cụ thể mà bản thân các bạn hiểu rất rõ và có thể tác động vào kết quả của chúng.

Ít ra là bạn cần “làm chủ” (“own”) vấn đề tối thiểu ở mức 51% bằng chính bạn và cộng đồng của bạn thì mục tiêu mới đáng để theo đuổi. Một bảng hỏi-đáp về các điều kiện cần và đủ sẽ cho bạn biết mức độ khả thi của mỗi mục tiêu.

Sau khi mục tiêu đã lựa chọn đúng, các bạn cần hàng loạt kỹ năng khác để thực hiện như đảm bảo nguồn vốn, phát triển nguồn nhân lực, xây dựng và phát triển các mối quan hệ bên trong và bên ngoài.

Trong bất kỳ công việc gì, các bạn đều cần có thói quen đặt ra và trả lời rạch ròi những câu hỏi cơ bản. Để làm việc này cần có bao nhiêu tiền (trước mắt và lâu dài, nhu cầu trước mắt phải thật chi tiết, nhu cầu tương lai có thể dự kiến)? Những ai sẽ đóng góp số tiền đó? Quyền lợi của mỗi người góp vốn như thế nào?... Nếu bỏ qua những câu hỏi đó, sẽ ít có mục

tiêu nào có thể đạt được vì có rất ít mục tiêu không tốn tiền, dù ít dù nhiều. Cũng không ai bỏ tiền ra mà không biết quyền lợi của mình là gì, kể cả khi làm từ thiện. Nếu không giải quyết tốt những vấn đề đó thì anh Mark Zuckerberg đã thất bại ngay từ khi làm cái "mạng chơi chơi" với mấy bạn sinh viên và sẽ chẳng bao giờ có "đế chế Facebook" bây giờ.

Các kỹ năng phát triển nguồn nhân lực, quan hệ cũng tương tự: hãy đặt ra các câu hỏi và trả lời một cách rạch ròi, giống như đối với vấn đề tiền bạc.

So với các bạn học ở trong nước, các bạn du học sinh có một lợi thế cần chú trọng để duy trì và tiếp tục phát triển, đó là quan hệ với các giáo viên, bạn bè quốc tế qua thời gian học ở nước ngoài. Đây là mạng lưới quan hệ rất có giá trị để phục vụ các nhu cầu học hỏi, trao đổi kinh nghiệm, hợp tác kinh doanh. Bạn nào đã đọc cuốn sách *X6 – Điệp viên hoàn hảo* về tướng điệp viên lừng danh Phạm Xuân Ẩn, có thể thấy mối quan hệ với bạn học và đồng nghiệp nước ngoài đã đóng vai trò quan trọng như thế nào trong sự nghiệp của ông.

Về yếu tố cuối cùng là sức khỏe thì đương nhiên rồi. Không đủ sức khỏe để chịu đựng áp lực công việc, giải quyết khủng hoảng thì rất khó làm được việc gì lớn. Tôi có gần 10 địa chỉ email để làm các công việc khác nhau. Số lượng email mỗi ngày cần đọc và xử lý có thể hàng trăm. Làm việc ở công ty không xong thì về nhà làm tiếp. Làm trong các ngày làm việc không hết thì làm cả trong các ngày nghỉ cuối tuần. Điều đó bắt buộc phải có đủ sức khỏe.

Qua quá trình tuyển dụng, làm sếp của nhiều bạn từ nước ngoài về, anh nhận thấy du học sinh có ưu điểm gì?

TS. Lương Hoài Nam: Tôi thấy nhìn chung những người học ở nước ngoài về có kỹ năng tốt hơn về ngoại ngữ, trình bày (presentation), làm việc tập thể (team-working) và nhờ những ưu thế đó, họ tự tin hơn. Về tính sáng tạo thì cũng khó nói về mặt bằng chung, có lẽ tố chất cá nhân ở đây quan trọng hơn. Nhiều bạn học ở trong nước nhưng cũng rất sáng tạo trong công việc.

Như tôi đã nói ở trên, các bạn trẻ đi du h ọc về có thể có một sự khởi đầu thuận lợi hơn so với các bạn học ở trong nước. Nhiều khi đơn giản là bằng cấp, tên trường... của các bạn hấp dẫn hơn đối với các nhà tuyển dụng ở các vòng thi tuyển. Nhưng nếu các bạn không trau dồi, cập nhật thường xuyên thì không có gì đảm bảo sự thành công lâu bền.

Một số người cho rằng du học sinh chảnh (kiêu kỳ, tự mãn), thiếu thực tế... anh nghĩ sao về điều này?

TS. Lương Hoài Nam: Ít nhiều thì tôi nghĩ là có điều đó, đặc biệt là trong xã hội trọng bằng cấp và đôi khi tuyệt đối hóa bằng cấp như ở Việt Nam. Ngoài kiến thức, kỹ năng thì việc có cơ hội đi đây đi đó, hiểu biết thế giới cũng là một lợi thế làm cho một số bạn đi du học về "chảnh" hơn so với các bạn học ở trong nước.

Tôi muốn nhắc đi nhắc lại rằng việc học ở nước ngoài là một lợi thế, nhưng các bạn đừng

coi nó là quá lớn đối với sự thành đạt của con người. Thời đại bây giờ những người thành đạt học suốt 60 năm, như ông Warren Buffett thì học suốt hơn 80 năm và vẫn tiếp tục học. 3-5 năm học ở nước ngoài của các bạn chỉ là một quãng thời gian học rất ngắn trong đời người – đời học.

Tôi đang đầu tư một dự án du lịch trực tuyến (giống Expedia và Lonely Planet gộp lại) phục vụ cho nhu cầu đi du lịch nội địa, quốc tế của người Việt Nam. Đây là lĩnh vực thương mại điện tử hoàn toàn mới với tôi và tôi làm trên cơ sở phân tích, nhận định xu thế ngành du lịch. Để làm việc này, bắt buộc tôi và các cộng sự phải tự mày mò học hỏi qua sách vở, tài liệu và từ các đối tác. Ở tuổi 50, tôi vẫn ngồi cùng các cộng sự ngày đêm thiết kế ra từng tính năng hệ thống và tổ chức thực hiện. Những thứ đó, không trường lớp nào dạy đủ cho tôi và cho các bạn để dùng cả đời cả. Tôi nghĩ trường-lớp chỉ cho ta được 10% kiến thức ban đầu thôi, 90% kiến thức phải tự học từ trường-đời. Nếu không phải là 10/90, có thể là 30/70, nhưng dù sao thì người ta học ở trường-đời nhiều hơn.

Tôi cũng phải nói rằng các nhà tuyển dụng Việt Nam bây giờ đã "khôn" hơn trước đây rất nhiều. Họ biết chất lượng đào tạo ở nước ngoài cũng rất đa dạng, tùy nước, tùy trường và tùy mỗi cá nhân. Cách họ thi tuyển, xét duyệt có thể loại bỏ bớt rủi ro quá coi trọng bằng cấp. Họ đánh giá cao hơn ý thức, năng lực tự học hỏi, cập nhật kiến thức, kỹ năng của ứng viên.

Khi tôi phỏng vấn tuyển dụng, nếu thấy ứng viên nào kém ở ý thức tự học hỏi, cập nhật kiến thức, kỹ năng thì tôi loại ngay, cho dù bạn đó học ở đâu về. Chỉ cần vài ba câu hỏi, những người có kinh nghiệm như tôi hoàn toàn đánh giá được các tố chất của ứng viên tuyển dụng.

Xin cảm ơn anh!

Káp Thành Long *thực hiện*

(Sinhvienusa.org, ngày 25-01-2014)

Bí kíp để tránh bị... dìm



Trong bài trước, TS. Lương Hoài Nam đã đưa ra lời khuyên cho du học sinh về sự chuẩn bị trước khi trở về, trong phần hai của bài phỏng vấn, anh chia sẻ những kinh nghiệm khi chọn chỗ làm và làm sao để tránh bị dìm, bị đì khi vào một cơ quan mới.

Anh nói: "Bạn nên mở cho tất cả cơ hội để có nhiều lựa chọn. Điều quan trọng là bạn đừng "thích đủ thứ" trong một lựa chọn. Bạn không thể làm công chức nhà nước để thăng tiến mà lại muốn giàu có bằng đồng lương (ít ra là vào thời điểm hiện nay). Còn nếu làm cho tư nhân hoặc tổ chức nước ngoài, bạn sẽ được trả lương cao hơn, nhưng phải làm việc cật lực và đừng "nhem nhẻm" cãi các ông chủ, bà chủ như khi làm việc ở các tổ chức, cơ quan nhà nước vì họ có thể cho bạn "ra đường" rất dễ dàng".

Với góc nhìn của anh, du học sinh khi trở về có nên tìm việc ở cơ quan, doanh nghiệp, tổ chức nước ngoài trước để làm quen, trước khi làm việc cho cơ quan nhà nước?

TS. Lương Hoài Nam: Tôi nghĩ là nếu một bạn du học sinh đã quyết định về nước làm việc, không nhất thiết phải có "bước đệm" qua một tổ chức hay doanh nghiệp nước ngoài để làm quen, sau đó chuyển qua làm cho các cơ quan nhà nước hay các tổ chức, doanh nghiệp tư nhân Việt Nam. Bạn quyết định về nước làm việc nghĩa là bạn đã chấp nhận một sự thay đổi về môi trường so với nơi bạn đã sống và học tập. Nếu bạn làm được một phần như những gì tôi khuyên ở trên thì bạn có cơ hội thành công ở bất kỳ môi trường nào: Nhà nước, tư nhân hay nước ngoài ở Việt Nam.

Bạn nên mở cho tất cả cơ hội để có nhiều lựa chọn. Điều quan trọng là bạn đừng "thích đủ thứ" trong một lựa chọn. Bạn không thể làm công chức nhà nước để thăng tiến mà lại muốn giàu có bằng đồng lương (ít ra là vào thời điểm hiện nay). Còn nếu làm cho tư nhân hoặc tổ chức nước ngoài, bạn sẽ được trả lương cao hơn, nhưng phải làm việc cật lực và đừng "nhem nhẻm" cãi các ông chủ, bà chủ như khi làm việc ở các tổ chức, cơ quan nhà nước vì họ có thể cho bạn "ra đường" rất dễ dàng.

Khi làm việc ở công ty tư nhân, nếu như bạn có ý kiến khác ý kiến của ông chủ, bà chủ, bạn có thể (và rất nên) trình bày, bảo vệ ý kiến của mình một cách chặt chẽ, nhưng không nhất thiết phải đẩy sự bất đồng đến đỉnh điểm và làm hỏng quan hệ. Doanh nghiệp và tiền bạc là của họ, bạn phải tôn trọng quyền được sai và tự trả học phí của họ. Khi thấy sai và phải tự trả học phí, họ sẽ khắc nhớ tới ý kiến khác biệt của bạn và quay lại. Nếu thấy không thể làm việc nổi thì bạn có thể ra đi, nhưng đừng phá vỡ quan hệ và đừng bao giờ phản bội ông chủ, bà chủ và doanh nghiệp cũ của mình. Bạn vẫn có thể làm việc cho doanh nghiệp cạnh tranh với họ, nhưng cạnh tranh một cách có văn hóa và đúng luật.

Anh có thể chia sẻ sau khi anh du học trở về, anh có kinh nghiệm nào để có thể thích nghi tốt với môi trường công tác ở Việt Nam?

TS. Lương Hoài Nam: Khi tôi từ Liên-xô về nước năm 1990, Việt Nam đang ở một điểm thay đổi rất lớn: từ nền kinh tế quan liêu bao cấp sang nền kinh tế thị trường và mở cửa làm ăn với nước ngoài. Tôi rất nhanh nhận ra rằng nhiều kiến thức chuyên môn và vốn ngoại ngữ tiếng Nga của tôi đã học được trong 10 năm ở Liên-xô đã "mất giá" rồi, không còn nhiều ý nghĩa trong điều kiện mới nữa.

Việc đầu tiên tôi làm là tự học tiếng Anh. Vì không có thời gian đi học tiếng Anh ở các trung tâm nên tôi học qua sách, băng cát-xét, các tài liệu chuyên ngành. Không biết tiếng Anh thì không tự học chuyên môn được, nên tôi học tiếng Anh là để có khả năng tự học chuyên môn. Ngoài ra, tôi học rất nhiều khóa học quản lý và chuyên môn ngắn hạn ở trong và ngoài nước. Khi làm việc với các đối tác nước ngoài, ngoài trao đổi công việc, tôi luôn tìm cách xin họ tài liệu.

Phải nói lúc đó thị trường lao động ở Việt Nam rất thiếu và cần những người như tôi, cho nên sự phát triển cá nhân thuận lợi hơn so với thị trường lao động có tính cạnh tranh cao như bây giờ.

Đối với các bạn đang du học hiện nay và chuẩn bị về nước, khả năng thích nghi với môi trường làm việc ở Việt Nam cũng không phải quá khó vì các bạn đã được trang bị kiến thức, kỹ năng tốt hơn rất nhiều. Quan trọng là các bạn đừng lý tưởng hóa môi trường làm việc ở Việt Nam và ở nước ngoài. Ở đâu cũng có điều khó, điều dễ, không ở đâu hoàn hảo và chỉ có thuận lợi. Ở đâu cũng cần người giỏi, biết việc, biết điều và không có cách nào khác là phải trở thành người giỏi, biết việc, biết điều (theo các chuẩn mực nơi đó).

Các bạn có thể làm một "kỹ thuật" thế này: coi môi trường làm việc sắp tới của các bạn ở Việt Nam là rất khó khăn đi, nhưng các bạn đang trẻ, muốn chinh phục, muốn khẳng định mình. Khi bạn đã hình dung và chấp nhận một tình trạng xấu, nhưng trên thực tế nó không xấu như bạn đã nghĩ, bạn sẽ thấy mọi thứ dễ dàng hơn và tránh được sự bi quan, bất mãn có thể hủy diệt bạn.

BÍ KÍP TRÁNH BỊ DÌM

Một số người đang du học lo ngại rằng khi trở về, nếu chỉ có một mình trong một tổ chức thì rất khó phát huy tính sáng tạo, những kinh nghiệm học được từ nước ngoài, thậm chí sẽ bị "đì", bị "dìm". Anh nghĩ sao về điều này?

TS. Lương Hoài Nam: Khi một người đơn thương độc mã vào làm việc ở một môi trường mới thì rủi ro bị "dìm hàng" là hiện hữu, cả ở nước ta và ở nước ngoài. Sự khác biệt, có chăng chỉ là ở hình thức, mức độ.

Việc hạn chế rủi ro bị "dìm hàng" bằng cách xin việc ở những nơi lãnh đạo từng là du

học sinh, có đầu óc sáng tạo, táo bạo... cũng là một cách và là cách tốt. Nhưng với cách đó, các bạn sẽ tự hạn chế những lựa chọn và con đường của mình. Không phải lúc nào các bạn cũng tìm được những tổ chức, doanh nghiệp như thế và kể cả khi các bạn tìm được, không ai đảm bảo rằng các vị lãnh đạo đó sẽ ngồi mãi ở đó mà không chuyển đi nơi khác.

Khi tôi làm Trưởng ban (Giám đốc) Kế hoạch Thị trường của Vietnam Airlines ở tuổi 30, tôi hỏi các bạn trẻ được tuyển dụng lý do tại sao các bạn lại chọn thi vào Vietnam Airlines, nhiều bạn trả lời là để được làm việc với lãnh đạo trẻ, học ở nước ngoài về "như anh". Tôi nói với họ, cái đó cũng có hai mặt. Mặt thuận lợi là những lãnh đạo trẻ như tôi có thể hiểu các anh chị hơn, ủng hộ sự năng động, sáng tạo của các anh chị hơn. Nhưng mặt trái là những lãnh đạo trẻ như tôi sẽ "yên vị" rất lâu và "chặn" đường phát triển của chính các anh chị.

Tôi nói như vậy hoàn toàn chân thành. Trên thực tế tôi đã "yên vị " ở vị trí đó... 11 năm (!). Nói chung thì cái gì cũng vậy, có mặt tốt thì có mặt xấu, không có sự lựa chọn nào hoàn hảo cả.

Khi xin việc, thay vì quan tâm tìm hiểu cá nhân lãnh đạo doanh nghiệp, các bạn nên quan tâm tìm hiểu văn hóa doanh nghiệp (corpor ate culture). Tìm hiểu xem họ có Tầm nhìn (Vision), Sứ mệnh (Mission), Mục tiêu (Objectives) không? Có thì tìm hiểu tiếp xem họ có thực sự hiểu và theo đuổi không, hay là chỉ treo trên tường cho vui? Một môi trường làm việc lành mạnh, chuyên nghiệp có tính bền vững cao hơn nhiều so với vai trò cá nhân một vài vị lãnh đạo.

Nếu bạn nào đó "đơn phương độc mã" vào một nơi làm việc mới thì cũng không có gì phải quá lo lắng. Việc đầu tiên là tìm hiểu thật kỹ văn hóa doanh nghiệp mà các bạn vừa vào, xem có cái gì hay, cái gì chưa hay. Cố gắng tìm hiểu những ai trên bạn, ngang bạn và dưới bạn ngay trong công việc của bạn. Sau khi bạn đã hiểu họ, hãy có một chiến lược từng bước "lan tỏa" quan hệ.

Không ai khác ngoài những người quanh bạn sẽ giúp bạn phát triển các quan hệ bạn bè, đồng nghiệp. Hãy bắt đầu từ những ai được nhiều đồng nghiệp quý mến và "tránh" những người bị nhiều người không thích, cho dù những người đó có vị trí, vai trò như thế nào. Bạn phải có cộng đồng của bạn đã, trước khi bạn muốn sáng tạo hay thay đổi điều gì trong một tổ chức.

Còn đối với các ý định tạo ra sự thay đổi, như tôi đã nói ở trên, hãy bắt đầu từ những việc nhỏ mà bạn có khả năng "sở hữu" và tác động tích cực đến kết quả. Bạn cần có nhiều "thành tích nhỏ" để tạo uy tín, gây ảnh hưởng, sau đó mới đặt ra những mục tiêu lớn hơn.

Ngoài ra, bất kỳ mục tiêu nào bạn đặt ra, nó cũng sẽ ít nhiều bất lợi cho một số người ngay bên cạnh bạn, bạn cần hình dung trước và có cách "hóa giải" các vấn đề trước khi bạn vô tâm biến họ thành người đối lập, hoặc thậm chí thành kẻ thù.

Việc các thế hệ học sinh du học ở nước ngoài cùng nhau thành lập doanh nghiệp để tận

dụng các quan hệ sẵn có và sự tương đồng về văn hóa, trình độ là ý tưởng không tồi, có thể theo đuổi nếu có cơ hội. Tuy nhiên, với văn hóa người Việt, "cá mè một lứa" không hẳn là lợi thế trong một tổ chức. Ngoài ra, các lưu học sinh sau khi sống và học tập nhiều năm ở nước ngoài thường cũng thiếu một số thứ cần thiết để làm việc hiệu quả ở Việt Nam. Tôi không nói đến chuyện chạy chọt, đút lót để được việc, nhưng cách duy trì và phát triển các mối quan hệ công việc trong môi trường Việt Nam rất khác so với nhiều nước khác.

Theo anh, nhà nước cần có chính sách gì để thu hút và sử dụng nguồn chất xám của du học sinh Việt?

TS. Lương Hoài Nam: Thẳng thắn mà nói, tôi không kỳ vọng nhiều vào những chương trình "Trải thảm đỏ đón nhân tài", "Chiêu hiền đãi sỹ" theo như cách làm lâu nay ở nước ta.

Thu hút chất xám của du học sinh Việt Nam là cần thiết, nhưng cần làm việc này một cách có thực chất và bền vững. Có vẻ các doanh nghiệp tư nhân Việt Nam đã và đang làm điều này tốt hơn là các cơ quan, doanh nghiệp nhà nước ở trung ương và các địa phương. Người ta có thể tuyển chọn và gửi các học sinh giỏi ra nước ngoài đào tạo, nhưng không thể giữ được họ một cách cưỡng bức, không vui vẻ, thoải mái nếu môi trường làm việc sau khi về nước không hấp dẫn và trả cho họ mức lương ba cọc ba đồng, không đủ để họ có một cuộc sống tử tế.

Tôi nghĩ rằng nhà nước cần đổi mới toàn diện chính sách, chế độ tiền lương để các cơ quan, doanh nghiệp nhà nước có khả năng cạnh tranh thu hút chất xám một cách bình đẳng trên thị trường lao động, giống như ở Singapore.

Đối với các bạn du học, tôi cũng nghĩ các bạn cũng không nên kỳ vọng vào các chương trình như vậy. Nên xác định rõ ràng việc đi bằng đôi chân, khối óc của mình. Cơ quan, doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp tư nhân hay doanh nghiệp nước ngoài đầu tư tại Việt Nam đều cần người tài, đều đóng góp vào GDP, đều được coi trọng và đối xử bình đẳng, các bạn làm việc ở đâu cũng tốt cả.

Trân trọng cảm ơn anh!

Káp Thành Long *thực hiện*

(Sinhvienusa, ngày 26-01-2014)

Các sân bay Việt Nam sẽ "tắc" ngay trong năm 2008?



Sân bay Tân Sơn Nhất sẽ "tắc" trước. Nhà ga quốc tế hiện đại T2 được đưa vào khai thác từ tháng 9-2007 là sự kiện lớn của ngành hàng không Việt Nam. Nhưng vừa mở ra thì đã gần đầy ngay rồi...

Trên diễn đàn Tiền Phong, vấn đề hạ tầng sân bay Việt Nam thu hút sự quan tâm của nhiều cơ quan quản lý nhà nước và đông đảo bạn đọc. Đây là điều đáng mừng. Đừng để xảy ra như giao thông đô thị, đến khi tắc đường kẹt cứng rồi mới đi tìm lý do, lời giải.

Các ủy ban, hội đồng nhân dân tốn nhiều cuộc họp để mổ xẻ, phân tích, cuối cùng cũng tìm được "cái tổ con tò vò": thiếu tầm nhìn! Đúng quá rồi, phải dũng cảm nhìn thẳng vào sự thật, phê bình và tự phê bình một cách nghiêm khắc. Rồi cam kết khắc phục. Cam kết ngay từ ngày mai sẽ có tầm nhìn. Thế còn những biện pháp cụ thể?

Cái đó thì lại khó. Chúng ta mới chỉ thống nhất với nhau là sẽ có tầm nhìn thôi chứ đã thống nhất về biện pháp đâu. Cũng đã thử nhiều biện pháp rồi, nhưng đường phố càng ngày càng tắc, chính vì thế mà chưa thống nhất được với nhau về biện pháp.

Nêu vấn đề hạ tầng sân bay ra sớm để tìm biện pháp giải quyết là để không lặp lại câu chuyện đau khổ như giao thông đô thị. Nói cho cùng, tầm nhìn cũng sẽ chỉ là tầm nhìn để "đao to búa lớn" mà thôi, còn biện pháp, giải pháp, hành động cụ thể mới đi vào cuộc sống, tạo ra giá trị cho xã hội và người dân. Trên tinh thần đó, bài toán về hạ tầng sân bay cũng nên được nhìn nhận một cách chủ động và thực dụng.

CÁC SÂN BAY VIỆT NAM THỰC SỰ ĐÃ "TẮC" CHƯA?

Câu trả lời là chưa. Cả 22 sân bay đang hoạt động ở Việt Nam, chưa có sân bay nào "tắc" cả. Hạ tầng sân bay ở Việt Nam đã có bước phát triển rất lớn từ đầu những năm 90 đến nay, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành vận tải hàng không nội địa và quốc tế phát triển.

Đã có gần 40 hãng hàng không nước ngoài bay vào Việt Nam. Vietnam Airlines đã phát triển rất nhanh, đạt 8 triệu hành khách trong năm 2007. Pacific Airlines cũng bắt đầu vươn lên, đạt 1,0 triệu hành khách và đặt kế hoạch 2,3 triệu hành khách trong năm 2008.

Năng lực thông qua của các sân bay hiện tại đang đáp ứng được nhu cầu hoạt động của các hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài. Đặc biệt, hầu hết các sân bay địa phương đang được khai thác ở mức thấp, phổ biến là 1-3 chuyến bay mỗi ngày, cá biệt có sân bay chưa đạt 01 chuyến/ngày như Tuy Hòa, Chu Lai.

NHƯNG BAO GIỜ SẼ "TẮC", Ở ĐÂU, VÌ CÁI GÌ?

Sân bay Tân Sơn Nhất sẽ "tắc" trước. Nhà ga quốc tế hiện đại T2 được đưa vào khai thác từ tháng 9-2007 là sự kiện lớn của ngành hàng không Việt Nam. Nhưng vừa mở ra thì đã gần đầy ngay rồi.

Công suất thiết kế 10 triệu hành khách/năm được tính toán từ 10 năm trước. Trong 3 tháng từ ngày được đưa vào khai thác, T2 đã phục vụ 2 triệu hành khách. Trong năm 2008, T2 sẽ phục vụ 10 triệu hành khách.

Nhưng vấn đề nan giải nhất của Tân Sơn Nhất không phải là nhà ga, mà là sân đậu máy bay. Vietnam Airlines và Pacific Airlines sẽ nhận về thêm nhiều máy bay, một phần lớn đội máy bay sẽ "nghỉ đêm" tại Tân Sơn Nhất sau một ngày khai thác để được kiểm tra, bảo dưỡng và chuẩn bị bay trong ngày hôm sau.

Nửa đêm cũng là giờ cao điểm của các chuyến bay đi Đông Bắc Á và châu Âu của rất nhiều hãng hàng không. Theo nhận định của Cụm cảng hàng không – sân bay miền Nam, vấn đề thiếu sân đậu máy bay đã xuất hiện và sẽ bắt đầu căng thẳng từ cuối năm 2008.

Sân bay Nội Bài cũng sẽ "tắc" về cả nhà ga và sân đậu máy bay nếu như không có những biện pháp mở rộng khẩn cấp. Chính phủ đã quyết định khởi công xây dựng nhà ga mới T2 và mở rộng sân đậu máy bay, dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2010.

Đây là một quyết định quan trọng, cần phải thực hiện đúng thời hạn và đồng bộ để đáp ứng được nhu cầu đi lại trong dịp kỷ niệm 1000 năm Thăng Long và những năm tiếp theo.

(Báo Tiền Phong, ngày 10-01-2008)

Xây sân bay Long Thành là cấp thiết



Trong vài năm gần đây, có khá nhiều ý kiến, tranh luận về dự án xây sân bay Long Thành (huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai).

Một số cử tri thành phố Hồ Chí Minh, nơi có sân bay Tân Sơn Nhất, phản đối việc xây sân bay Long Thành. Họ nêu ra một số luận cứ, đề xuất phương án, trong đó có việc mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất sang phía bên kia đường băng (nơi đang có dự án sân golf), hoặc sử dụng sân bay quân sự Biên Hòa cho hoạt động hàng không dân dụng. Các ý kiến, quan điểm phản đối xây sân bay Long Thành phần nào làm khó cho các cơ quan thẩm định, quyết định, làm chậm tiến độ triển khai "siêu dự án" này.

Trước tình hình vận tải hàng không nội địa, quốc tế phục vụ cho thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh phía Nam đã và đang bị nghẽn tắc, khả năng phát triển của các hãng hàng không Việt Nam bị kìm nén do giới hạn công suất của sân bay Tân Sơn Nhất, việc cân nhắc, quyết định xây sân bay Long Thành đã trở nên rất cấp thiết.

SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT TRƯỚC ĐÂY NẰM Ở ĐÂU?

Sân bay Tân Sơn Nhất được người Pháp bắt đầu xây dựng vào năm 1930. Chuyến bay đầu tiên từ Paris đến sân bay Tân Sơn Nhất đã được thực hiện vào năm 1933. Về địa lý thì từ đó đến nay, nó vẫn nằm tại nơi nó nằm bây giờ.

Nhưng về quy hoạch Sài Gòn – Thành phố Hồ Chí Minh và tác động của nó đến quy hoạch phát triển các sân bay, trên thực tế đã có sự thay đổi rất lớn, điều không thể không nói đến trong câu chuyện sân bay Tân Sơn Nhất – sân bay Long Thành.

Cả trong thời Pháp thuộc và dưới chính quyền Sài Gòn cũ, sân bay Tân Sơn Nhất nằm ngoài địa giới thành phố Sài Gòn. Nó được đặt ở tỉnh Gia Định (tỉnh bao gồm các quận, huyện hiện nay Tân Bình, Tân Phú, Gò Vấp, Hóc Môn, Thủ Đức, Nhà Bè, Bình Chánh, Cần Giờ...). Vào năm 1975, diện tích quỹ đất nằm trong hàng rào sân bay Tân Sơn Nhất rộng khoảng 36 km2 (3600 ha).

ĐIỀU GÌ ĐÃ XẢY RA TỪ SAU NĂM 1975 ẢNH HƯỞNG ĐẾN SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT?

Năm 1975, ngay sau khi miền Nam được giải phóng, tỉnh Gia Định cùng một số khu vực khác đã được sáp nhập vào Sài Gòn thành thành phố Sài Gòn - Gia Định. Năm 1976, thành phố này được đổi tên thành thành phố Hồ Chí Minh.

Việc sáp nhập tỉnh Gia Định vào Sài Gòn đã ảnh hưởng rất đáng kể đến quy hoạch phát triển sân bay Tân Sơn Nhất của chính quyền Sài Gòn cũ. Thành phố phát triển nhanh về phía Tây, Tây Bắc (một phần có lẽ do thiếu cầu qua sông Sài Gòn để phát triển về phía Đông, Đông Nam), đẩy sân bay Tân Sơn Nhất nằm lọt thỏm trong lòng thành phố như chúng ta đang nhìn thấy. Sân bay Tân Sơn Nhất nằm ở vị trí còn bất cập hơn so với sân bay Don Muang ở Bangkok, sân bay Subang ở Kuala Lumpur – các sân bay đã chuyển phần lớn hoạt động sang các sân bay mới ở xa thành phố.

Do tác động của sự phát triển đô thị, khoảng 2/3 quỹ đất quy hoạch cũ của sân bay Tân Sơn Nhất đã được sử dụng để làm đô thị.

Toàn bộ phần quận Tân Bình từ ngã tư Bảy Hiền theo đường Trường Chinh về ngã tư An Sương, phần của các quận Tân Bình, Gò Vấp từ đường Phổ Quang sang các đường Nguyễn Kiệm, Nguyễn Oanh, Quang Trung... vốn trước đây nằm trong hàng rào sân bay Tân Sơn Nhất, nhưng bây giờ là đường phố, nhà ở, văn phòng...

Như vậy, chỉ riêng về mặt quy hoạch quỹ đất, việc đặt dấu chấm hết cho khả năng mở rộng, phát triển Tân Sơn Nhất thành một sân bay lớn, với công suất thông qua mỗi năm lên tới 100 triệu hành khách (như các sân bay khác trong khu vực) đã xảy ra ngay từ khi tỉnh Gia Định được sáp nhập vào Sài Gòn năm 1975. Nó không phải xảy ra vào năm 1997 khi sân bay Long Thành chính thức được quy hoạch trong hệ thống sân bay quốc gia, càng không phải vào năm 2008 khi có chủ trương xây sân golf tại khu vực sân bay Tân Sơn Nhất. Sẽ là sai lầm rất lớn nếu ai đó cho rằng dự án sân bay Long Thành là hệ quả của việc xây sân golf. Lịch sử quy hoạch một sân bay lớn ở tỉnh Đồng Nai đã bắt đầu trước đó hàng chục năm.

SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT, SÂN BAY NHƠN TRẠCH, SÂN BAY LONG THÀNH

Ngay từ khi sân bay Tân Sơn Nhất còn chưa sử dụng hết quỹ đất (lớn gấp ba lần quỹ đất dân sự và quân sự hiện còn), chính quyền Sài Gòn đã quy hoạch và thiết kế một sân bay lớn hơn Tân Sơn Nhất. Đó là dự án sân bay Nhơn Trạch tại huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai. Sân bay Nhơn Trạch đã được Công ty tư vấn thiết kế hàng không Airports de Paris (ADP) thiết kế và lẽ ra đã được khởi công xây dựng cuối những năm 60 của thế kỷ trước. Tuy nhiên, tình hình chiến tranh đã làm cho dự án này bị hoãn lại và đến năm 1975 thì chính quyền Sài Gòn sụp đổ.

Có thể hình dung được các lý do tại sao chính quyền Sài Gòn có kế hoạch xây sân bay Nhơn Trạch. Trong thời kỳ Pháp thuộc, Sài Gòn còn là một đô thị nhỏ, đến năm 1945 thành phố Sài Gòn - Chợ Lớn mới có 0,5 triệu người và là một phần của tỉnh Gia Định. Vào giai đoạn đó, sân bay Tân Sơn Nhất ở Việt Nam và các sân bay khác có quy mô nhỏ, phục vụ các máy bay nhỏ. Các quy định về an toàn và môi trường (tiếng ồn) trong hoạt động hàng không còn rất sơ sài so với sau này. Nhưng dưới chính quyền Sài Gòn, Air Vietnam đã là một trong những hãng hàng không lớn nhất ở Đông Nam Á và Tân Sơn Nhất là sân bay có tần suất bay cao nhất khu vực.

Trong khi đó, mặc dù nằm trong địa giới hành chính của tỉnh Gia Định, sân bay Tân Sơn Nhất cách trung tâm thành phố Sài Gòn chỉ có 5 km. Khoảng cách đó quá gần để Tân Sơn Nhất có thể phát triển thành một sân bay lớn, phục vụ các máy bay lớn mà vẫn đáp ứng được các yêu cầu ngặt nghèo hơn về an toàn và tiếng ồn máy bay đối với dân cư Sài Gòn. Chính quyền Sài Gòn cần một sân bay khác để Air Vietnam và các hãng hàng không khác có đủ hạ tầng sân bay trong một tương lai lâu dài để phát triển các hoạt động vận tải hàng không và họ đã lựa chọn vị trí ở Nhơn Trạch.

Đầu những năm 90, hàng không Việt Nam cùng các chuyên gia tư vấn nước ngoài bắt tay vào việc quy hoạch mạng sân bay dân dụng toàn quốc, trong đó có cả việc nghiên cứu các tài liệu quy hoạch sân bay của chính quyền Sài Gòn. Năm 1997, tại Quyết định số 911/QĐ-TTg ký ngày 20-10-1997, Thủ tướng Phan Văn Khải đã phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống sân bay toàn quốc. Sân bay Long Thành được đưa vào quy hoạch tại Quyết định này, cách đây gần 17 năm.

MỞ RỘNG SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT, SỬ DỤNG SÂN BAY BIÊN HÒA CÓ PHẢI LÀ GIẢI PHÁP?

Việc dùng sân bay quân sự Biên Hòa làm sân bay dân dụng để không phải xây sân bay Long Thành là không khả thi vì nhiều lý do.

Sân bay Biên Hòa nằm ngay trên hành lang bay ra, vào sân bay Tân Sơn Nhất và "tranh chấp" bầu trời với sân bay Tân Sơn Nhất. Nếu biến sân bay Biên Hòa thành một sân bay dân sự lớn, sẽ xuất hiện tình trạng tắc nghẽn đường bay trên trời. Nếu sử dụng sân bay Biên Hòa để giải quyết tình trạng tắc nghẽn hạ tầng sân bay dưới đất, nhưng lại tạo ra tình trạng tắc nghẽn đường bay trên trời, gây tốn tiền, thì không đạt được sự cải thiện nào đáng kể.

Sân bay Biên Hòa đến nay vẫn chưa giải quyết xong các khu đất bị nhiễm dioxin (chất độc màu da cam) do chiến tranh để lại. Trong tình hình đó, việc biến sân bay Biên Hòa thành một sân bay dân sự lớn là không đảm bảo an toàn cho hành khách và một số lượng đông đảo cán bộ, nhân viên các loại làm việc tại sân bay.

Sân bay Biên Hòa là sân bay quân sự lớn ở khu vực phía Nam. Nếu lấy làm sân bay dân sự thì bắt buộc phải xây một sân bay quân sự mới thay cho nó và tiền đầu tư cho sân bay quân sự đó cũng phải được tính đến.

Đối với sân bay Tân Sơn Nhất, trong khi chưa có Long Thành, ở mức độ nhất định, việc mở rộng sân bay bắt buộc phải làm, nếu không thì không còn khả năng tăng chuyến bay, hành khách nữa. Được biết, Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam (ACV) sẽ đầu tư để tăng thêm khoảng 20-25 vị trí đậu máy bay, mở rộng nhà ga nội địa, quốc tế để tăng khả năng thông qua khoảng 6-7 triệu khách mỗi năm. Hiện tại, sân bay Tân Sơn Nhất có 40 vị trí đậu máy bay và công suất thiết kế nhà ga 20 triệu hành khách mỗi năm. Đây là những con số rất nhỏ so với các sân bay khác trong khu vực (sân bay Changi Singapore đang có 134 vị trí đậu máy bay, công suất thiết kế khoảng 70 triệu hành khách mỗi năm). Cứ cho là chúng ta nhắm mắt với các vấn đề về an toàn và tiếng ồn đối với dân cư thành phố Hồ Chí

Minh, việc đền bù, giải tỏa hàng trăm nghìn người dân để mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất đạt quy mô như các sân bay khác trong khu vực là rất khó tưởng tưởng được.

Nói tóm lại, mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất chỉ là biện pháp "chữa cháy" để có thể tăng công suất sân bay lên đủ cho mấy năm trước mắt, nhưng về dài hạn thì không giải quyết được vấn đề, mà cần sớm có một sân bay mới là Long Thành.

TÂN SƠN NHẤT LIỆU CÓ ĐÓNG CỬA KHI CÓ SÂN BAY LONG THÀNH?

Câu trả lời là không. Tại Thái Lan, Malaysia và nhiều nước khác, khi xây sân bay mới, họ không đóng cửa hoàn toàn sân bay cũ trong thành phố, mà dùng chúng để phục vụ một số hoạt động hàng không phù hợp. Khi có sân bay Long Thành, chúng ta nên duy trì sân bay Tân Sơn Nhất cho các chuyến bay nội địa bằng máy bay thân hẹp (Airbus A320/A321, Boeing B737 trở xuống), các hoạ t động hàng không chung (general aviation) và hàng không tư nhân (private aviation), các hoạt động sửa chữa bảo dưỡng máy bay và vật tư khí tài, một số chuyến bay quốc tế hạn chế...

Tuy nhiên, để phù hợp với xu thế chung của khu vực và thế giới, sân bay Tân Sơn Nhất khi đó không nên có các hoạt động bay từ 12 giờ đêm đến 6 giờ sáng.

Nói tóm lại, việc xây sân bay Long Thành là hợp lý, cần thiết và cần phải thực hiện càng sớm càng tốt. Còn đầu tư như thế nào, phân kỳ ra sao, nguồn vốn từ đâu... là những vấn đề các cơ quan cần tính toán thật kỹ để đảm bảo hiệu quả cao nhất.

(VNExpress, ngày 31-3-2014)

Sân bay Long Thành: Hãy bàn nên đầu tư và vận hành thế nào, thay vì xây hay không



"Nếu cả trong ngắn hạn và dài hạn, có phương án khác đúng đắn và hiệu quả hơn thay cho việc đầu tư sân bay Long Thành, thì có lý do, động cơ gì mà chủ dự án là Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam (ACV) và các cơ quan quản lý nhà nước liên quan lại không chịu nghe?"

Lương Hoài Nam, Tổng giám đốc Hàng không Hải Âu đưa ra quan điểm về vấn đề xây dựng sân bay Long Thành trong bài tham luận tại hội thảo "Dự án Cảng Hàng không quốc tế Long Thành – Một cách nhìn khách quan, trung thực và xây dựng" do Cục Hàng không Việt Nam phối hợp với báo Lao Động tổ chức tại thành phố Hồ Chí Minh sáng nay (14-5-2015):

Họ phải chịu trách nhiệm rất cao về tính khả thi và hiệu quả đầu tư của siêu dự án này. Tính khả thi của việc huy động vốn có vai trò quyết định. Vốn ngân sách nhà nước và vốn vay ODA dự kiến chỉ chiếm khoảng 1/3 tổng vốn đầu tư sân bay Long Thành, 2/3 phải huy động từ các nguồn xã hội hóa, cụ thể là từ các doanh nghiệp, các nhà đầu tư tư nhân trong và ngoài nước. Nếu dự án được Quốc hội phê duyệt ở bước tiền khả thi, nhưng rồi họ không huy động được vốn thì cũng có triển khai được dự án đâu? Nếu dự án đầu tư không hiệu quả thì họ làm sao huy động được vốn? Tại sao họ lại không chọn phương án hiệu quả hơn để dễ huy động vốn dễ dàng hơn, mà lại tự làm khó mình, nếu như thực sự có phương án hiệu quả hơn?

Vì họ thiếu kiến thức, hiểu biết ư? Người ta có thể thiếu kiến thức, hiểu biết để tự mình nghĩ ra phương án tốt nhất, nhưng hiếm khi thiếu kiến thức, hiểu biết đến mức không nhận ra những phương án tốt hơn phương án của mình, khi những phương án tốt hơn được ai đó đề xuất. Cũng hiếm có ai cố chấp, "cố đấm ăn xôi" đến mức đã thấy có phương án tốt hơn phương án của mình, mà vẫn cứ theo phương án của mình, để rồi phải chịu rủi ro thất bại, với nhiều hệ lụy khác, kể cả trách nhiệm cá nhân. Có ai lại hành động dại dột như vậy?

Vì lòng tham ư? Chẳng lẽ phương án mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất kết hợp với việc "dân sự hóa" và đầu tư nâng cấp sân bay Biên Hòa không có cơ hội cho lòng tham hay sao mà người ta cứ phải chọn phương án xây sân bay Long Thành vì lòng tham?

Tôi không thấy có cơ sở nào để đặt vấn đề về sự thiếu kiến thức, hiểu biết và lòng tham của những người liên quan đến dự án sân bay Long Thành. Tôi thấy họ đã và đang thể hiện trách nhiệm rất cao đối với tương lai của ngành hàng không và đất nước.

Tôi cũng thấy cần phải nói rằng những người phản đối dự án sân bay Long Thành đã và đang cố tình tạo ra cách hiểu sai lệch rằng ý tưởng và kế hoạch về sân bay Long Thành mới chỉ xuất hiện gần đây, lờ đi cả quá trình quy hoạch và chuẩn bị dự án kéo dài đã hơn 20 năm. Quá trình đó bắt đầu từ đề án quy hoạch hệ thống sân bay dân dụng toàn quốc do Viện Khoa học Hàng không chủ trì thực hiện từ đầu thập kỷ 90. 18 năm trước, ngày 24-10-1997, tại Quyết định số 911/QĐ-TTg, Thủ tướng Phan Văn Khải đã phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống sân bay toàn quốc, trong đó có việc xây mới sân bay Long Thành.

Mất thêm tám năm, ngày 20-7-2005, tại Quyết định số 703/QĐ-TTg, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng mới phê duyệt Quy hoạch vị trí, quy mô, phân khu chức năng Cảng Hàng không quốc tế Long Thành. Mất thêm sáu năm nữa, ngày 14-6-2011, tại Quyết định số 909/QĐ-TTg, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng mới phê duyệt Quy hoạch Cảng Hàng không quốc tế Long Thành.

Mất thêm bốn năm nữa, đến nay Báo cáo tiền khả thi của dự án sân bay Long Thành mới được trình ra Quốc hội để xem xét. 8 + 6 + 4 = 18 năm cho các công việc thuần túy thủ tục.

Nếu cho phép tôi được nhận xét về dự án sân bay Long Thành, thì tôi xin mạnh dạn nói rằng dự án này quá chậm và, theo ý kiến cá nhân của tôi, lẽ ra sân bay Long Thành phải được bắt đầu xây dựng từ khoảng năm 2005 và hoạt động từ khoảng năm 2010, để khỏi phải vất vả và tốn kém cho việc "cơi nới" sân bay Tân Sơn Nhất (như đã và đang phải làm).

Chúng ta không bao giờ có thể né t ránh được nhu cầu xây dựng sân bay Long Thành. Càng "cơi nới" sân bay Tân Sơn Nhất, càng lãng phí thêm thời gian, tiền bạc cho giải pháp tạm bợ, không phù hợp với xu thế phát triển sân bay trong khu vực và trên thế giới.

1) TẠI SAO KHÔNG NÊN, KHÔNG THỂ MỞ RỘNG SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT?

Sân bay Tân Sơn Nhất ở Việt Nam và các sân bay ở nước ngoài được xây dựng cùng thời vào những năm 30 đều nằm trong các thành phố mà chúng phục vụ, hoặc rất gần các thành phố đó. Khi đó, so với bây giờ, các thành phố đều nhỏ và ít dân cư, phương tiện giao thông đô thị lạc hậu, có tốc độ chậm. Sân bay, máy bay thời đó rất nhỏ, phần lớn được tận dụng, chuyển đổi công năng từ quân sự sang dân dụng sau Chiến tranh Thế giới lần thứ nhất. Vấn đề tác động của tiếng ồn máy bay đối với sức khỏe của người dân thời đó chưa được đặt ra.

Sau 80 năm, mọi thứ đã thay đổi rất nhiều. Cả diện tích và dân cư đô thị, sân bay, máy bay đều lớn hơn nhiều lần. Việc mở rộng các sân bay cũ tại hầu hết các đô thị trên thế giới đã đạt tới giới hạn, không thể mở rộng thêm được nữa, mà phải xây sân bay mới để bổ sung, hoặc thay thế hoàn toàn sân bay cũ. Chúng ta nhìn thấy hàng loạt sân bay lớn được xây mới xa thành phố ở Bangkok, Kuala Lumpur, Bắc Kinh, Thượng Hải, Quảng Châu, Đài Bắc, Seoul, Osaka, Nagoya... (thay vì mở rộng các sân bay cũ ở các thành phố này). Những người phản đối dự án sân bay Long Thành thường lấy sân bay Sydney minh họa cho việc duy trì sân bay lớn nằm trong thành phố, nhưng lờ đi việc sân bay Sydney (và tất cả sân

bay nội đô ở Australia) phải đóng cửa ngừng hoạt động từ 23 giờ đến 6 giờ. Họ cũng lờ đi việc chính phủ Australia đã bắt đầu xây sân bay mới ở phía Tây Sydney, cách trung tâm thành phố 52 km.

Ở miền Nam nước ta, trước năm 1975, chính quyền Việt Nam Cộng hòa cũng đã quy hoạch và thiết kế một sân bay lớn ở huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai, để bổ sung cho sân bay Tân Sơn Nhất. Tuy nhiên, việc xây dựng sân bay Nhơn Trạch bị trì hoãn do chiến tranh. Quỹ đất của sân bay Tân Sơn Nhất thời Việt Nam Cộng Hòa cũng lớn hơn nhiều so với phần đất sân bay dân sự và quân sự hiện có. Căn cứ vào các tư liệu mà tôi có, hàng rào của sân bay Tân Sơn Nhất trước năm 1975 nằm ở các vị trí cách rất xa so với hàng rào sân bay hiện nay. Điều đó có nghĩa là một phần quỹ đất lớn của sân bay đã được cắt ra để phát triển đô thị, nơi giờ đây là đường phố, nhà dân, trường học, nhà máy, công sở và các công trình dân dụng khác.

Cần lưu ý rằng trước năm 1975, sân bay Tân Sơn Nhất nằm ngoài đô thị Sài Gòn, trên địa phận tỉnh Gia Định. Ngoài hàng rào sân bay, trừ các phía tiếp giáp với các đường Hoàng Văn Thụ và Trường Chinh hiện nay, đất bao quanh sân bay chủ yếu là đất ruộng, có dân cư thưa thớt, nếu muốn mở rộng thêm quỹ đất sân bay thì cũng không có nhiều khó khăn. Giờ đây, hàng rào sân bay đã được đẩy xa vào phía trong. Phần đất sân bay còn lại bị bao bọc bởi đô thị đông dân cư và có nhiều cơ sở sản xuất, kinh doanh, hành chính... Sự phát triển của thành phố Hồ Chí Minh đã "xâm thực" sân bay Tân Sơn Nhất trên một diện tích rất lớn sau khi tỉnh Gia Định được sáp nhập vào Sài Gòn thành thành phố Hồ Chí Minh từ năm 1976.

Liên quan việc một số người đề xuất đầu tư mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất sang phía đối diện nhà ga hiện hữu qua đường băng để nâng công suất sân bay lên 40-50 triệu hành khách/năm, tôi đề nghị trả lời rõ ràng các câu hỏi sau:

(a) Lãnh đạo thành phố Hồ Chí Minh có cam kết ủng hộ việc sân bay Tân Sơn Nhất hoạt động 24/24 giờ trong ngày (không phải đóng cửa ban đêm để hạn chế ảnh hưởng của tiếng ồn máy bay đối với dân cư) trong 20-30 năm nữa không? (Tôi không ủng hộ việc này vì nó trái với xu thế của khu vực và thế giới.)

(b) Lãnh đạo thành phố Hồ Chí Minh có cam kết di dời đủ dân cư và kịp tiến độ thời gian theo nhu cầu mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất không? (Tôi không tin điều này là khả thi, nhìn vào những gì dự án đường T ân Sơn Nhất - Bình Lợi - Vành đai ngoài đã vướng mắc ở đoạn từ nút Hoàng Minh Giám - Nguyễn Kiệm - Nguyễn Thái Sơn vào sân bay.)

(c) Lãnh đạo thành phố Hồ Chí Minh có cam kết phát triển hạ tầng giao thông kết nối sân bay với thành phố, đảm bảo không tắc nghẽn giao thông ra vào sân bay khi Tân Sơn Nhất có công suất cao gấp hai lần hiện nay không? (Tôi không tin điều này là khả thi. Tất cả sân bay lớn trên thế giới có kết nối đường ô tô cao tốc để đáp ứng số lượng ô tô ra vào sân bay. Nhiều sân bay còn có kết nối đường sắt cao tốc. Cả hai giải pháp này có tính khả thi rất thấp đối với sân bay Tân Sơn Nhất do số lượng dân phải di dời quá lớn để xây dựng các tuyến đường ô tô cao tốc, đường sắt cao tốc.)

(d) Kể cả nếu lãnh đạo thành phố Hồ Chí Minh nói "Có" với ba câu hỏi trên thì công suất 40-50 triệu hành khách/năm cũng chỉ đủ cho sân bay Tân Sơn Nhất hoạt động trong 10 năm nữa (đến năm 2025, với tốc độ tăng trưởng trung bình 10%/năm), rồi lại quá tải, giải pháp tiếp theo sẽ là gì? Khi đó sẽ tiếp tục di dời dân thành phố Hồ Chí Minh để mở rộng tiếp sân bay? Khi đó mới xây sân bay Long Thành? Nếu xây sân bay Long Thành thì sẽ làm gì với phần mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất tốn tới hàng tỷ đô-la còn chưa khấu hao, thu hồi vốn xong?

Theo kế hoạch hiện nay của ACV, sân bay Tân Sơn Nhất vẫn sẽ được tiếp tục mở rộng để đáp ứng nhu cầu tăng trưởng trước mắt từ nay đến năm 2025 khi sân bay Long Thành dự kiến được đưa vào khai thác, nhưng bằng các giải pháp tăng công suất nhà ga nội địa, quốc tế và số lượng vị trí sân đỗ máy bay ở phía nhà ga, sân đỗ hiện hữu để tiết kiệm chi phí đầu tư, không mở rộng sang phía đối diện qua đường băng.

Để mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất sang phía đối diện qua đường băng như một số người đề xuất, cần trả lời một cách thuyết phục ít nhất bốn câu hỏi trên. Nhưng chỉ cần không trả lời được một câu bất kỳ trong số các vấn đề đó, không thể chọn theo đề xuất này được.

2) SÂN GOLF TÂN SƠN NHẤT CÓ PHẢI LÀ VẤN ĐỀ KHÔNG?

Dự án sân golf chưa bao giờ là yếu tố cản trở việc mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất và dẫn đến nhu cầu xây sân bay Long Thành. Dự án sân golf Tân Sơn Nhất được lập 10 năm sau ngày sân bay Long Thành được đưa vào quy hoạch hệ thống sân bay tại Quyết định số 911/QĐ-TTg và hai năm sau Quyết định số 703/QĐ-TTg. Nói cách khác, dự án sân golf được đầu tư khi nhà nước đã quyết định không mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất sang phía đối diện.

Sân golf Tân Sơn Nhất không gây ảnh hưởng tiêu cực về an toàn hàng không. Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), các nhà chức trách hàng không nước ngoài, các hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài không nêu bất kỳ quan ngại nào về sân golf này.

Cũng cần nhắc lại rằng sân golf Tân Sơn Nhất vốn đã có trước năm 1975, nằm trong hàng rào sân bay, ở vị trí hiện nay là công viên Gia Định.

3) TẠI SAO KHÔNG NÊN "DÂN SỰ HÓA" VÀ ĐẦU TƯ NÂNG CẤP SÂN BAY BIÊN HÒA?

Các cơ quan nhà nước đã nêu nhiều lý do cho việc không thể "dân sự hóa" và đầu tư nâng cấp sân bay Biên Hòa thành sân bay lớn bổ sung cho sân bay Tân Sơn Nhất. Tôi không thể hình dung được ai đó có thể phê duyệt việc sử dụng một vùng đất còn đang bị nhiễm dioxin để xây dựng một một sân bay lớn, nơi mỗi ngày có hàng chục nghìn cán bộ, nhân viên của nhiều ngành làm việc và mỗi năm có hàng chục triệu hành khách đi qua sân bay.

Để vô hiệu hóa hoàn toàn dioxin, không chỉ cần nhiều tiền và công nghệ (mà Việt Nam thiếu), mà còn cần cả thời gian hàng chục năm chờ dioxin phân hủy. Nếu ai đó muốn thuyết phục sử dụng sân bay Biên Hòa làm sân bay dân dụng, tôi không tin là người đó có thể thuyết phục được các cơ quan nhà nước và người dân hoàn toàn yên tâm trong vấn đề dioxin.

4) CÁC SÂN BAY CẦN THƠ, ĐÀ LẠT, PHÚ QUỐC, CAM RANH CÓ "CHIA TẢI" CHO SÂN BAY TÂN SƠN NHẤT ĐỂ KHÔNG CẦN XÂY SÂN BAY LONG THÀNH KHÔNG?

Câu trả lời rõ ràng là "Không". Cả bốn sân bay này đều đã được công bố sân bay quốc tế. Hai sân bay Cần Thơ và Đà Lạt đến nay chưa có đường bay quốc tế nào. Sân bay Cam Ranh mới chỉ có một số đường bay thuê chuyến với Nga. Tại sân bay Phú Quốc mới chỉ có Vietnam Airlines khai thác các đường bay đi Singapore và Siem Reap (Campuchia), nhưng đạt kết quả còn hạn chế. Không có hãng hàng không nào (Việt Nam và nước ngoài) chọn bay đến Cần Thơ, Đà Lạt, Phú Quốc và Cam Ranh khi họ không được mở đường bay hoặc tăng chuyến bay tại Tân Sơn Nhất. Các sân bay này chỉ có khả năng phục vụ thị trường địa phương và chỉ hấp dẫn đối với các hãng hàng không quốc tế khi thị trường địa phương đủ lớn. Nếu các sân bay này có khả năng "chia tải" với sân bay Tân Sơn Nhất như một số người nghĩ thì chúng ta đã nhìn thấy nhiều hoạt động bay quốc tế ở các sân bay này, không phải như tình hình èo uột lâu nay. Thành phố Hồ Chí Minh đang đón hơn 1/2 tổng du khách quốc tế vào Việt Nam. Hiếm có du khách quốc tế nào vào khu vực phía Nam mà không qua thành phố Hồ Chí Minh. Đối với du khách quốc tế muốn đến thành phố Hồ Chí Minh, việc bay nối chuyến qua các sân bay Singapore, Bangkok hay Kuala Lumpur còn thuận tiện và rẻ hơn bay qua Cần Thơ, Đà Lạt, Phú Quốc, Cam Ranh, rồi bay tiếp chuyến bay nội địa Việt Nam. Nếu các đường bay thẳng và nối chuyến quốc tế vào thành phố Hồ Chí Minh bị tắc thì du khách sẽ chọn đi du lịch ở nước khác.

Mức độ khai thác quốc tế của các sân bay Cần Thơ, Phú Quốc, Đà Lạt, Cam Ranh hiện còn rất thấp so với quy mô của chúng. Các sân bay này có khả năng phục vụ nhiều đường bay, chuyến bay quốc tế nữa, nhưng chúng không thể "chia tải" cho sân bay Tân Sơn Nhất được. Việc đầu tư thêm vào các sân bay này với hy vọng chúng sẽ "chia tải" cho sân bay Tân Sơn Nhất sẽ gây lãng phí tiền bạc rất lớn, trong khi tình tình trạng tắc nghẽn đường hàng không phục vụ thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận sẽ ngày càng nghiêm trọng.

5) HIỂU THẾ NÀO CHO ĐÚNG VỀ "SÂN BAY TRUNG CHUYỂN"?

Một số người hiểu không đúng khái niệm "trung chuyển" trong hàng không rồi nghĩ là mục tiêu này bất khả thi đối với Việt Nam. Ngay bây giờ, khi còn chưa có sân bay Long Thành thì Vietnam Airlines cũng đã và đang có một lượng khách quốc tế (5-7%) trung chuyển qua các sân bay Tân Sơn Nhất, Nội Bài, đặc biệt là đối với các luồng vận chuyển Đông Bắc Á – Đông Nam Á và Châu Âu – Đông Nam Á. Khi có sân bay Long Thành thì lượng hành khách trung chuyển quốc tế qua Việt Nam chắc chắn sẽ tăng đáng kể.

Trong hàng không, chuyến bay thẳng luôn đắt nhất và chuyến bay có điểm trung chuyển luôn rẻ hơn. Có người chọn chuyến bay thẳng cho tiện và nhanh, nhưng có không ít người chọn chuyến bay có một (hoặc thậm chí hai) điểm trung chuyển để hưởng giá vé tiết kiệm hơn. Sân bay Long Thành có vị trí trung tâm hơn các sân bay khác ở Đông Nam Á cho các hành trình bay Bắc – Nam, Đông – Tây, vì vậy việc Vietnam Airlines và các hãng hàng không Việt Nam khác tăng số lượng hành khách trung chuyển qua nó là hoàn toàn khả thi.

Để minh họa, Vietnam Airlines đã và đang có đường bay thẳng giữa Việt Nam và Australia, nhưng không ít người Việt Nam vẫn bay qua Hồng Kông, Singapore, Kuala Lumpur, Bangkok vì giá rẻ hơn. Hành khách đi lại giữa Đông Nam Á, Australia với Đông Bắc Á, Bắc Mỹ cũng tính toán tương tự. Có người chọn bay thẳng (cho nhanh), có người lại chọn chuyến bay có điểm trung chuyển (cho rẻ), dù đó là người Việt Nam hay nước ngoài. Việc một số người cho rằng sân bay Long Thành "chỉ may ra làm trung chuyển được cho Australia" là không đúng. Sân bay Long Thành có thể khai thác nhiều luồng hành khách và hàng hóa Bắc – Nam, Đông – Tây nào, miễn là dịch vụ vận chuyển, trung chuyển qua sân bay Long Thành có chất lượng và giá cả cạnh tranh so với các sân bay trung chuyển trong khu vực.

Ngay cả khi sân bay Long Thành là sân bay trung chuyển thì số hành khách trung chuyển cũng chỉ chiếm tối đa 20-30% tổng hành khách đi/đến (như các sân bay gần Việt Nam đang đạt được). Công năng chính của sân bay Long Thành là phục vụ thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh phía Nam. Tuy nhiên, nguồn hành khách trung chuyển (dù chỉ 20-30%) sẽ làm tăng đáng kể hiệu quả đầu tư, kinh doanh của doanh nghiệp sân bay và các hãng hàng không.

6) NHỮNG VẤN ĐỀ GÌ MỚI THỰC SỰ ĐÁNG QUAN TÂM, ĐÁNG BÀN CHO DỰ ÁN SÂN BAY LONG THÀNH?

Việc Ủy ban Nhân dân thành phố Hồ Chí Minh, nơi có sân bay Tân Sơn Nhất, ủng hộ xây sân bay Long Thành đồng nghĩa với việc không ủng hộ đề xuất mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất. Thành phố Hồ Chí Minh là đối tượng phục vụ lớn nhất của sân bay Long Thành. Vietnam Airlines, Jetstar Pacific và Vietjet Air là các hãng hàng không đã và đang khai thác nhiều nhất tại sân bay Tân Sơn Nhất, họ đều ủng hộ mạnh mẽ dự án sân bay Long Thành, coi dự án này là điều kiện quan trọng về hạ tầng sân bay cho sự phát triển trung và dài hạn của họ. Trong tình hình như vậy, việc tiếp tục tranh luận về việc nên xây hay không nên xây sân bay Long Thành chỉ làm mất thời gian cho xã hội, gây hiểu lầm trong nhân dân về sự cần thiết, cấp bách của dự án này.

Hiện nay dự án sân bay Long Thành mới đang ở bước nghiên cứu tiền khả thi để Quốc hội xem xét thông qua chủ trương đầu tư. Còn rất nhiều công việc, thủ tục từ nay đến khi dự án được chính thức triển khai thực hiện. Theo tôi, các cơ quan, cá nhân phản biện nên tham gia đóng góp một cách xây dựng cho dự án về những nội dung thiết thực, giúp dự án tăng tính khả thi và đạt hiệu quả đầu tư cao nhất.

Cá nhân tôi xin đề xuất về một số vấn đề như sau:

a) Mô hình đầu tư dự án

Có ba mô hình đầu tư chính có thể được xem xét để lựa chọn cho dự án sân bay Long Thành, cụ thể là: 1) mô hình đầu tư công, 2) mô hình đầu tư công-tư (PPP), 3) mô hình công ty cổ phần dự án. Với mô hình đầu tư nhà nước, ACV sử dụng vốn ngân sách, vốn tự có, vốn vay ODA và vốn vay thương mại để đầu tư. Với mô hình công-tư, ACV hợp tác đầu tư với một số nhà đầu tư tư nhân (kể cả nước ngoài) để đầu tư, kết hợp với vốn vay ODA và vay thương mại. Theo mô hình công ty cổ phần dự án, một công ty cổ phần sẽ được thành lập, với các cổ đông là ACV, các nhà đầu tư chiến lược trong và ngoài nước; một tỷ lệ cổ phiếu có thể được phát hành ra công chúng qua thị trường chứng khoán. Ngoài vốn chủ sở hữu, công ty cổ phần dự án sân bay cũng sẽ sử dụng một số nguồn vốn vay thương mại.

Trong số các mô hình đầu tư nêu trên, cá nhân tôi thấy mô hình công ty cổ phần dự án có thể phù hợp nhất cho dự án sân bay Long Thành. Đây cũng là mô hình đầu tư của sân bay quốc tế Bắc Kinh (Trung Quốc), với nhà nước chiếm 45%, nhà đầu tư chiến lược nước ngoài chiếm 10% (ADP-M của Pháp, đã thoái vốn), 35% cổ phiếu sân bay Bắc Kinh được phát hành và giao dịch tự do trên thị trường chứng khoán Hồng Kông.

Mô hình đầu tư công-tư (PPP) được đề cập đến trong một số văn bản về dự án sân bay Long Thành. Tuy nhiên, PPP không phải là mô hình phổ biến cho hoạt động đầu tư sân bay, mà chủ yếu được dùng cho các mục đích thuê quản lý (management), cho thuê (lease), nhượng quyền khai thác sân bay (franchise) có thời hạn. Đối với đầu tư, PPP bị hạn chế về thời gian và tính thanh khoản đầu tư (khó thoái vốn), cho nên không hấp dẫn các nhà đầu tư.

Mô hình đầu tư công (100% nhà nước) gần như bị loại bỏ đối với dự án sân bay Long Thành vì sẽ làm nợ công tăng cao, cũng như khó khăn cho việc vay ODA và vay thương mại.

Mô hình đầu tư của dự án sân bay Long Thành sẽ quyết định cách tổ chức quản lý đầu tư, cũng như cách quản lý và vận hành sân bay sau đầu tư. Nếu mô hình công ty cổ phần dự án được lựa chọn, tôi tin rằng tính trách nhiệm và chuyên nghiệp trong quản lý sẽ được phát huy cao nhất trong mọi lĩnh vực và giai đoạn của dự án. Một dự án đầu tư cao vẫn có thể được cắt giảm đáng kể trong quá trình thực hiện. Một dự án đầu tư thấp vẫn có thể bị đội vốn, tăng đáng kể trong quá trình thực hiện. Mô hình, phương thức, chất lượng thực hiện dự án đầu tư mới là các yếu tố quyết định, không phải là các con số trên các báo cáo khả thi, tiền khả thi.

b) Các điều kiện quan trọng đảm bảo thành công

Cần tránh cách hiểu rằng dự án sân bay Long Thành hoàn toàn không có rủi ro. Bất kỳ dự án đầu tư nào cũng có rủi ro. Dự án càng lớn, càng phức tạp thì mức độ rủi ro càng cao. Việc xác định các yếu tố rủi ro của dự án cũng là để xác định những chính sách cần phải có

và những việc cần phải làm để giảm thiểu rủi ro, tăng khả năng thành công và hiệu quả đầu tư.

Tôi xin nêu ra đây ba điều kiện mà tôi cho là quan trọng cho dự án sân bay Long Thành:

- Năng lực cạnh tranh của sân bay:

Sân bay Long Thành sẽ cạnh tranh trực tiếp với bốn sân bay quốc tế lớn gần Việt Nam, cụ thể là các sân bay quốc tế ở Bangkok, Singapore, Kuala Lumpur và Hồng Kông. Sân bay Long Thành cũng cạnh tranh với cả những sân bay quốc tế lớn xa Việt Nam hơn, nhưng nếu cạnh tranh được với bốn sân bay vừa nêu, thì nó cũng sẽ cạnh tranh được với các sân bay khác, và ngược lại. Ngày nay, các sân bay quốc tế cạnh tranh với nhau chủ yếu trên các phương diện chất lượng phục vụ và giá, phí các dịch vụ sân bay (bao gồm giá, phí cho các hãng hàng không và giá, phí cho hành khách). Sân bay Long Thành sẽ cạnh tranh với bốn sân bay trên cũng trên hai phương diện chính là chất lượng phục vụ và giá, phí các dịch vụ sân bay.

Hiện tại, tính cạnh tranh của các sân bay Tân Sơn Nhất và Nội Bài chưa cao. Lệ phí phục vụ hành khách của các sân bay quốc tế ở Việt Nam (Tân Sơn Nhất: 20 đô-la, Nội Bài T1 cũ: 16 đô-la, Nội Bài T2 mới: 25 đô-la trên mỗi hành khách) cao hơn so với sân bay Changi ở Singapore (19,90 Singapore Dollar, tương đương 15 đô-la), nhưng danh mục và chất lượng các dịch vụ được cung cấp còn thua kém nhiều. Không chỉ so với sân bay Changi, mà so với các sân bay quốc tế ở Bangkok, Kuala Lumpur, Hồng Kông cũng như vậy. Sân bay Long Thành cần phải thay đổi được thực tế này; nếu không bằng được các sân bay ở Singapore và Hồng Kông thì cũng phải bằng hoặc tốt hơn các sân bay ở Bangkok, Kuala Lumpur.

- Năng lực cạnh tranh của các hãng hàng không Việt Nam:

Tất cả sân bay quốc tế lớn đều là trung tâm khai thác của các hãng hàng không địa phương lớn. Có ý kiến cho rằng nên mời một hãng hàng không nước ngoài lập trung tâm trung chuyển tại sân bay Long Thành, điều này chưa từng có trong thực tiễn hàng không thế giới, mà cũng không khả thi. Ưu tiên hàng đầu của Singapore Airlines là vận chuyển thật nhiều hành khách, hàng hóa đi và đến Singapore để phát triển kinh tế, du lịch Singapore, không phải ưu tiên phát triển kinh tế Việt Nam. Các hãng hàng không lớn khác cũng tương tự.

Vì vậy, thành công của dự án sân bay Long Thành phụ thuộc nhiều vào tương lai phát triển và khả năng cạnh tranh quốc tế của các hãng hàng không Việt Nam. Các sân bay Bangkok, Singapore, Kuala Lumpur, Hồng Kông đều là trung tâm của các hãng hàng không lớn, có chất lượng dịch vụ 5 sao. Nếu các hãng hàng không Việt Nam gặp khó khăn trong cạnh tranh quốc tế, họ có thể đề nghị nhà nước bảo hộ bằng chính sách hạn chế cạnh tranh quốc tế, chủ yếu là thông qua việc cấp thương quyền và hạn chế tải cung ứng. Điều đó, nếu xảy ra, sẽ đi ngược lại xu thế tự do hóa vận tải hàng không của khu vực và thế giới, đồng thời cũng sẽ làm giảm hiệu quả kinh doanh của sân bay. Các hãng hàng không Việt

Nam mạnh, kết hợp với chính sách tự do hóa vận tải hàng không quốc tế là rất quan trọng để dự án sân bay Long Thành đạt hiệu quả tốt. Ngược lại, dự án sẽ gặp khó khăn.

- Năng lực cạnh tranh điểm đến du lịch:

Tất cả sân bay quốc tế lớn đều được xây dựng ở các thị trường du lịch lớn, vì khách du lịch là phân thị hành khách lớn nhất của các hãng hàng không và sân bay. Đây có thể nói là yếu tố rủi ro nhất cho dự án sân bay Long Thành. Thị trường du lịch quốc tế của thành phố Hồ Chí Minh hiện tại còn rất nhỏ so với Bangkok, Singapore, Kuala Lumpur, Hồng Kông. Năm 2013, thành phố Hồ Chí Minh đón 4,2 triệu du khách quốc tế, thấp hơn nhiều lần so với Bangkok (17,5 triệu), Singapore (22,5 triệu), Kuala Lumpur (11,2 triệu), Hồng Kông (25,6 triệu).

Những hạn chế về chính sách visa du lịch và bất cập trong hoạt động quảng bá du lịch là hai "nút thắt cổ chai" chính cho sự phát triển du lịch nước ngoài vào Việt Nam, nếu không được rốt ráo giải quyết để tăng trưởng mạnh du lịch nước ngoài vào Việt Nam nói chung và khu vực phía Nam nói riêng, dự án sân bay Long Thành sẽ gặp nhiều khó khăn về hiệu quả đầu tư, kinh doanh. Việt Nam cần có chính sách cởi mở hơn về visa du lịch, gồm (i) tăng danh sách nước được miễn visa, (ii) triển khai visa điện tử (e-Visa), (iii) hoàn thiện chính sách visa tại cửa khẩu (Visa-On-Arrival), (iv) áp dụng visa trung chuyển (Transit Visa). Đối với hoạt động quảng bá du lịch, cần nhanh chóng hình thành Quỹ phát triển du lịch và Cơ quan quảng bá du lịch Việt Nam trên cơ sở áp dụng các kinh nghiệm thực tiễn tốt của khu vực và thế giới.

(Báo Lao Động, ngày 14-5-2015)

MH370 và chuyện Việt Nam hơn 20 năm trước



Thực sự tôi không muốn nói những chuyện thuộc về bí mật nghề nghiệp. Nhưng thấy sự hiểu biết của báo chí và cộng đồng về các hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng không có thể gây nên hiểu lầm nghiêm trọng, tôi đành phải chia sẻ chuyện này.

Hơn 20 năm trước, tôi là thành viên đội tìm kiếm cứu nạn trong vụ máy bay rơi ở gần Nha Trang khi chuẩn bị hạ cánh. Mặc dù biết máy bay bị mất liên lạc ở gần sân bay Nha Trang, nhưng không ai khẳng định được khu vực máy bay có thể rơi để khoanh vùng tìm kiếm. Vì vậy, công tác tìm kiếm cứu nạn đã được thực hiện theo tất cả mọi phân tích và nghi vấn, cả trên biển, trên núi và trên đồng bằng theo kế hoạch tìm kiếm của Chỉ huy sở.

Chúng tôi đi qua nhiều vùng dân cư và dò hỏi nhiều người dân. Hỏi họ có thấy máy bay nào bay qua vào ngày giờ này không? Họ có nghe tiếng máy bay hay tiếng nổ to nào vào ngày giờ này không? Họ có tình cờ nhìn thấy vật gì lạ ở đâu đó không...? Chúng tôi hỏi đủ thứ để tìm ra manh mối.

Khi chúng tôi gặp và hỏi, tất cả mọi người đều trả lời là họ không thấy gì, không nghe thấy gì. Tất cả đều trả lời “Không!”, “Không!”, “Không!”. Nhưng rất nhanh sau khi chúng tôi đi qua một vùng dân cư, bắt đầu rộ lên thông tin “Có!”, “Có!”, “Có!”.

Chúng tôi quay lại những vùng đó và gặp người dân. Người này cung cấp thông tin này. Người khác cung cấp thông tin khác. Có rất nhiều thông tin. Người này nhìn thấy cái này ở chỗ nọ. Người kia nghe thấy tiếng máy bay ở chỗ khác. Người nọ thấy vật gì đó lạ ở chỗ khác nữa...

Theo thông tin được người dân cung cấp, chúng tôi đã gọi trực thăng đến để tìm kiếm ở những vùng nghi vấn. Suốt cả tuần trôi qua, nhiều vùng trên một diện tích rộng lớn đã được cày qua cày lại, nhưng không tìm thấy gì cả.

Sau đó thì manh mối đã xuất hiện từ một bà cụ sống đơn độc tận trên núi Ô Kha. Bà là nhân chứng duy nhất đã thực sự nhìn thấy máy bay. Nhưng bà sống đơn độc trên rẫy, không mấy khi tiếp xúc với ai. Bà không biết có máy bay rơi và một bộ máy hùng hậu đang đi tìm nó, cho đến khi bà có việc đi ra ủy ban và chúng tôi nhờ đó có thông tin để tìm đến gặp bà.

Khi chúng tôi đến, bà kể sáng hôm đó trời mưa, bà ngồi trong nhà. Đói bụng quá, bà đành đội mưa ra vườn để nhổ cây mì (sắn). Rồi bà thấy máy bay bay ngay trên đầu, chỉ cao gấp đôi cái cây trong vườn bà. Bà chỉ cho chúng tôi cái cây mà bà so sánh. Bà bảo rồi nó

bay về hướng đó. Theo hướng bà chỉ là một cái "yên ngựa" với hai ngọn núi nằm hai bên. Bà bảo, trời mù thì nhìn thấy hai cái núi thôi, chứ hôm nào trời trong, sẽ thấy một cái núi cao nằm ở ngay đằng sau. Bà nói, bà nghe thấy một tiếng nổ to, nghĩ là máy bay vừa bay qua để ném bom.

Vâng, thế là rõ rồi!

Nhưng câu chuyện không chỉ có thế.

Ngay sau đó, tôi có việc gấp phải bay về Hà Nội. Chiếc trực thăng tìm kiếm cứu nạn bay từ sân bay Nha Trang lên núi tiếp tế và đón tôi về Nha Trang để nối chuyến bay ra Hà Nội buổi chiều.

Sáng hôm sau, chiếc trực thăng này lại bay chở đồ tiếp tế lên núi. Nhưng nó đã không đến nơi. Nó đã bị rơi không xa chiếc máy bay mà chúng tôi tìm kiếm. Những người đồng chí của tôi đã hy sinh trong khi làm nhiệm vụ. Những người ngay ngày hôm trước tôi còn ngồi ngay cạnh họ.

Nhiều ngày sau, chiếc trực thăng rơi cùng các đồng chí của tôi mới được tìm thấy, mặc dù đã biết rõ khu vực.

Tôi kể ra chuyện này chỉ với một mục đích: tìm kiếm cứu nạn hàng không là một việc hết sức phức tạp, vất vả và nguy hiểm, mọi người cần biết điều đó. Chiếc máy bay ở sân bay thì to, chứ giữa đại dương, giữa rừng nó chỉ nhỏ như cái kim. Rồi thông tin bị nhiễu bằng những lời đồn thổi, óc tưởng tượng của một số người. Mọi tình huống phải được đặt ra, cho đến khi biết chắc chắn máy bay ở đâu.

Nếu bạn nghĩ bạn là người hiểu biết và có trách nhiệm, hãy gạt những nghi ngờ, suy diễn ra khỏi đầu bạn.

Hãy nghĩ tới những nạn nhân và thân nhân của họ.

Hãy chia sẻ những khó khăn, thậm chí nguy hiểm của những người tham gia tìm kiếm, cứu nạn và cầu chúc cho họ những điều tốt lành.

Hãy đánh giá cao các nỗ lực tổ chức tìm kiếm của các nhà chức trách Việt Nam và các nước. Họ đã và đang làm tốt các công việc của họ. Họ không thể trả lời ngay được mọi câu hỏi, thắc mắc của bạn. Họ đang nỗ lực cùng nhau tìm chiếc máy bay với hy vọng cứu được hành khách, tổ bay. Chính họ cũng bị thiếu thông tin và đang tìm thông tin, manh mối trong một cuộc tìm kiếm rất khó khăn.

Hãy cảm thông với Malaysia Airlines trong tình hình khó khăn và rối ren do vụ việc chuyến bay MH370 ngày 8-3.

Đừng suy diễn, nghi ngờ thiếu hiểu biết và vô căn cứ.

(VNExpress, ngày 12-3-2014)

Chỉ vì có quỷ sống lẫn với người

Ngày 11-9-2001, cùng một lúc, tại các khu vực khác nhau, năm máy bay hành khách của Mỹ bị những kẻ khủng bố al-Qaeda cướp để thực hiện cuộc tấn công vào các mục tiêu đông người mang tính biểu tượng của Mỹ.

Hai trong số năm máy bay đó đã được những phi công khủng bố lái đâm thẳng vào tòa tháp đôi Trung tâm Thương mại thế giới tại New York, đánh sập cả hai tòa tháp. Gần 3.000 người dân vô tội bị giết chết một cách dã man, hơn 6.000 người bị thương.

Tôi là người hàng không. Một số bạn bè khi đó nói với tôi rằng an ninh hàng không Mỹ quá kém, phòng không Mỹ quá kém nên để xảy ra vụ khủng bố thảm kịch này. Tôi bảo họ, không phải thế. Sự độc ác, tàn bạo của những kẻ khủng bố ngày 11-9 đã vượt quá khả năng tưởng tượng của loài người trước đó. Không một ai trên thế giới, kể cả những người làm việc trong các cơ quan hàng không, phòng không Mỹ, có khả năng tưởng tượng và lường trước được cách thức, mức độ khủng bố độc ác, tàn bạo đến như vậy của một số kẻ được gọi là người.

Ai tưởng tượng được một kẻ có học hành, lái được máy bay, lại dám cầm lái điều khiển một chiếc máy bay với hàng trăm hành khách là người dân vô tội ở sau lưng lao thẳng vào một tòa nhà nơi đang có hàng chục nghìn người dân vô tội đang làm việc? Một số kẻ chán đời có thể tự tử, một số kẻ mù quáng có thể giết người theo kiểu cảm tử, nhưng mà bằng cách đó, với mức độ độc ác, tàn bạo đến như thế thì trí tưởng tượng phong phú nhất của loài người cũng không đạt tới. Con người chỉ có thể đề phòng những gì con người có thể tưởng tượng được.

Ngày 17-7 vừa qua, việc chiếc máy bay mang số hiệu MH17 của Malaysia Airlines bị tên lửa bắn rơi trên bầu trời Ukraine, giết 298 người, trong đó có 80 trẻ em, có một gia đình ba người Việt Nam, làm người dân trên cả thế giới sửng sốt và phẫn nộ. Họ, 298 người này, không hề có mối liên quan nào với tranh chấp lãnh thổ và quyền lực ở Ukraine, với các "bên có lợi ích" trong tấn bi kịch mang tên "Ukraine". Họ là những người dân vô tội bị giết hại.

Điều đáng tiếc trong thảm họa MH17 là nó và nhiều máy bay thương mại khác của nhiều nước bay qua khu vực đang có chiến sự. Các cơ quan không lưu không phải đã không nghĩ gì về các rủi ro cho các máy bay dân sự bay qua khu vực này. Họ đã cấm các chuyến bay dưới 9.700 m, có nghĩa là họ đã nghĩ đến khả năng bên nào đó có thể vô tình hoặc cố ý bắn máy bay dân sự. Nhưng họ mới tính đến các vũ khí có "tầm với" dưới 9.700 m. Họ không hề nghĩ đến các loại vũ khí có khả năng tấn công máy bay ở độ cao vài chục km. Họ biết các loại vũ khí như thế, nhưng không đưa chúng vào các tính toán rủi ro hàng không. Đây có lẽ là một sự bất cẩn. Khi có chiến sự trên đất hay trên biển, cả bầu trời ở vùng đó với độ cao vài chục km cũng không thể đủ an toàn cho các máy bay dân sự nữa. Các loại vũ khí

hiện đại ở trong tay các bên, không ai có thể kiểm soát được. Chỉ là một cái bóp cò hay ấn nút...

Trí tuệ con người đã phát minh ra nhiều loại máy móc. Con người đã đưa được xe tự hành lên mặt trăng, sao Hỏa, chụp ảnh các thiên hà cách Trái đất hàng triệu năm ánh sáng. Con người chế tạo được tàu lặn có thể lặn sâu hàng km để đo đáy biển. Con người biết cách tạo ra máy móc đo "lòng trời", "lòng biển", "lòng đất", nhưng chưa bao giờ biết cách tạo ra máy móc đo được "lòng người".

Sau vụ 11-9, chúng ta cần phải thừa nhận rằng một số kẻ được gọi là người có thể độc ác, tàn bạo hơn mọi khả năng tưởng tượng của trí tuệ người. Chúng thật ra là quỷ, nhưng sống lẫn với người, mang mặt người. Mọi sự cảnh giác với chúng và phòng ngừa chúng đều không thừa, kể cả trong các hoạt động hàng không.

Gần 100 năm nay, ngành hàng không nỗ lực tạo ra sự gần gũi, thân thiện với hành khách. Đã có những lúc nhiều hãng hàng không quy định việc mở cửa buồng lái để hành khách nhìn thấy phi công và hiểu hơn công việc của họ, yêu cầu phi công sau khi bay ra chào hỏi, chuyện trò vui vẻ với hành khách, thậm chí cho phép một số hành khách vào xem buồng lái. Các hãng hàng không cố gắng đưa những dụng cụ ăn uống, sinh hoạt gia đình lên máy bay để phục vụ hành khách. Vụ 11-9 đã xóa sạch tất cả những nỗ lực đó của ngành hàng không thế giới, thay đổi vĩnh viễn các dịch vụ hàng không, đặt yêu cầu về sự thân thiện rất thấp so với các yêu cầu về an ninh, an toàn hàng không. Chỉ vì một lý do: giữa loài người còn có quỷ sống lẫn và chưa có máy móc nào có thể giúp phát hiện ra chúng mọi lúc, mọi nơi.

(VNExpress, ngày 21-7-2014)

Đi máy bay an toàn đến mức nào?



Hàng loạt vụ tai nạn máy bay thảm khốc xảy ra trên thế giới trong thời gian này làm cho người làm trong ngành hàng không như tôi rất sốc. Còn nhiều người dân thường thì nghi ngờ về mức độ an toàn của việc đi máy bay và bảo, thôi đi ô tô, tàu hỏa thôi, sợ máy bay rồi!

Sự lo lắng, cảm xúc như thế dễ hiểu. Tai nạn hàng không thường thảm khốc, từ số người chết cho đến hình ảnh hiện trường. Chúng cũng được báo chí đăng tải, bình luận nhiều hơn so với tai nạn của các loại giao thông khác.

Nhưng khi cảm xúc đã bớt đi, cũng cần nhìn vào các con số biết nói để công bằng hơn cho hàng không. Do không có số liệu thống kê toàn cầu, tôi xin phép dùng các số liệu an toàn giao thông gần đây nhất của Mỹ.

Tỷ lệ số người bị chết vì tai nạn tính trên 100.000.000 khách mỗi dặm của các loại phương tiện giao thông Mỹ như sau: hàng không thường lệ: 0,003; xe buýt đô thị và đường dài: 0,05; đường sắt: 0,06; ô tô (trừ xe buýt): 0,61. Ở Mỹ, đi máy bay có tỷ lệ tai nạn còn thấp hơn so với đi bộ trên đường phố.

Năm 2011, tổng số hành khách chết vì tai nạn hàng không thường lệ trên toàn thế giới là 373 người trên 2.840.000.000 lượt hành khách, với tỷ lệ 1/7.600.000. Cứ 7,6 triệu người đi máy bay thì một người chết vì tai nạn. Năm 2014, tỷ lệ này chắc cao hơn, nhưng vẫn còn rất thấp so với các phương tiện giao thông khác.

Một phân tích thống kê khác cho thấy, xác suất một người bị chết trong một tai nạn hàng không là 1/45.000.000. Nếu ngày nào cũng bay, một người có thể bay an toàn trong suốt 123.000 năm mà không gặp tai nạn.

Tóm lại, mặc dù các tai nạn máy bay dồn dập, máy bay vẫn là phương tiện giao thông an toàn nhất mà trí tuệ con người đã sáng tạo ra. Người làm hàng không như tôi và đi lại bằng máy bay rất nhiều lại càng tin điều đó.

Một số người nghĩ đi lại trên mặt đất an toàn hơn so với bay trên trời, vì ở trên mặt đất nếu xảy ra chuyện gì còn dừng xe, dừng tàu được, còn đang bay trên trời thì chịu. Đó chỉ là cảm giác tâm lý, không có cơ sở cả khoa học và thực tiễn nào.

Khi đi ô tô, tàu hỏa, tàu biển, nếu không phải là người lái, bạn giao phó tính mạng của bạn cho người lái. Việc có "kịp dừng" hay không (khi sắp xảy ra tai nạn) không phải nằm ở

bạn, mà ở người lái. Trong hầu hết vụ tai nạn xảy ra trên đường bộ và đường thủy, hành khách hoàn toàn không nhận thức được tai nạn đang cận kề để kịp hành động. Phần lớn hành khách chỉ biết sau khi nó đã xảy ra. Đáng tiếc hơn, nhiều người còn không có cơ hội nhận biết tai nạn vì họ bị chết ngay.

Ngay cả với một người tự lái xe (ô tô, xe máy), tai nạn thường xảy ra khi người đó không thấy được nguy cơ cận kề, hoặc thấy được khi đã không còn đủ khả năng ngăn chặn được nữa, dù do lỗi của người khác hay của chính mình. Vì thế người đời thường an ủi bằng câu: “Cái số nó thế!”.

Các máy bay được thiết kế, thử nghiệm và sản xuất với tiêu chuẩn an toàn rất cao. Để một loại máy bay được phê chuẩn, nhà chế tạo máy bay buộc phải chứng minh với nhà chức trách hàng không là máy bay của họ vẫn đảm bảo an toàn khi các bộ phận, máy móc chính gặp sự cố kỹ thuật khi đang bay. Họ phải chứng minh ngay cả trong trường hợp tất cả động cơ trên máy bay bị “chết”, máy bay vẫn “lượn” và hạ cánh được xuống một khu đất hoặc mặt nước.

Trong quá trình thử nghiệm và phê chuẩn máy bay, các phi công thử nghiệm có lúc phải tắt hết động cơ trong khi bay để kiểm tra, đo đạc tính năng “lượn” và hạ cánh không động cơ. Họ còn thực hiện nhiều đề bài thử nghiệm nguy hiểm khác. Một số phi công thử nghiệm đã phải trả giá bằng tính mạng để một loại máy bay được phê chuẩn. Tất cả vì sự an toàn cho hành khách đi máy bay.

Ngày 15-1-2009, chiếc Airbus A320 của hãng hàng không US Airways đã chứng minh tính năng “lượn” và hạ cánh trên sông Hudson (New York, Mỹ) với cả hai động cơ bị hỏng hoàn toàn (do một đàn ngỗng đâm vào). Tổ lái đã “lượn” máy bay đáp an toàn xuống mặt sông. Máy bay nổi trên sông như một con tàu, đủ thời gian để tất cả hành khách, tổ bay thoát ra an toàn.

Tai nạn máy bay có nguyên nhân khởi điểm khác nhau: do thời tiết, do kỹ thuật, do lỗi phi công, bị tấn công từ trong máy bay, bị tấn công từ ngoài máy bay. Tuy nhiên, theo thống kê, kết cục phần lớn là do lỗi con người liên quan đến các nguyên nhân đó. Máy bay có thể bị tai nạn do gặp bão, nhưng yếu tố con người ở đây là tại sao biết có bão mạnh vẫn bay? Máy bay có thể gặp sự cố kỹ thuật khi đang bay, nhưng cái làm nó bị rơi lại là sự mất bình tĩnh dẫn đến sai lầm của phi công khi xử lý sự cố kỹ thuật đó; nếu xử lý đúng, hậu quả có thể đã được ngăn ngừa hoặc giảm thiểu.

Khi rủi ro đến từ yếu tố con người, do con người, không ai nói trước được điều gì, cả ở mặt đất và trên trời, cả trong hàng không và ngoài hàng không.

(VNExpress, ngày 25-7-2014)

Làm gì để giảm những chuyến bay chậm



Tại cuộc tọa đàm chính sách trên VTV1 tháng Ba vừa rồi, tôi đã đề xuất với Cục trưởng Cục Hàng không Lại Xuân Thanh định kỳ công bố tình hình chậm, hủy chuyến bay để hành khách có thêm thông tin khi mua vé. Cục trưởng đồng ý ngay và ông đã giữ lời hứa. Lần đầu tiên sau hàng chục năm, người tiêu dùng biết tỷ lệ chậm, hủy chuyến bay của các hãng hàng không Việt Nam.

Chậm, hủy chuyến bay là một thực tế không tách rời của hàng không. Không bao giờ 100% chuyến bay được thực hiện đúng giờ theo lịch. Nếu như không có thực tế đó, luật pháp của các nước đã không cần phải quy định trách nhiệm bồi thường chậm, hủy chuyến bay của các hãng hàng không.

Ở Mỹ, Cục Thống kê Giao thông (Bureau Of Transport Statistics) là cơ quan tập hợp và định kỳ hàng tháng công bố các số liệu chậm, hủy chuyến của từng hãng hàng không, tại từng sân bay (tại website www.transtats.bts.gov). Trong năm tháng đầu năm 2014, số chuyến bay hạ cánh đúng giờ trên toàn nước Mỹ chiếm 74,66%, chuyến bay bị chậm 21,75%, chuyến bay bị hủy 3,33% (còn lại là một ít chuyến bị thay đổi hành trình trong khi bay).

So sánh với ngành hàng không Mỹ, nếu các số liệu được công bố là chính xác, Vietnam Airlines đang có tỷ lệ bay đúng giờ không hề tệ (khoảng 85%). Jetstar Pacific và Vietjet Air, với số chuyến bay bị chậm giờ lên tới gần 50%, thì thật tệ, cần nỗ lực cải thiện tình hình như Bộ trưởng Giao thông Vận tải Đinh La Thăng yêu cầu.

Các hãng hàng không thường lập và công bố lịch bay và bán vé trước một năm, cho hai mùa lịch bay. Nhờ đó, ngay từ bây giờ, khách hàng đã có thể mua vé máy bay cho mùa hè năm sau, ví dụ, cho chuyến bay mang số hiệu AB123 cất cánh 11 giờ từ Hà Nội vào thành phố Hồ Chí Minh ngày 01-7-2015, hạ cánh lúc 13 giờ, bằng máy bay A320.

Để xếp lịch chuyến bay như thế, hãng giả định rằng, tại ngày 01-7-2015 sẽ có, ví dụ, 10 chiếc A320 hoạt động. Ngay bây giờ hãng có thể mới chỉ có, ví dụ, tám chiếc A320, nhưng đã có kế hoạch mua hoặc thuê thêm vài ba chiếc A320 nữa (để ngày 01-7-2015 có ít nhất 10 chiếc).

Hãng giả định rằng ngày 01-7-2015 thời tiết tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và tại tất cả sân bay mà hãng khai thác sẽ tốt. Buộc phải giả định như vậy, vì ai biết trước được thời tiết hôm đó sẽ như thế nào để giả định khác?

Hãng giả định rằng ngày 01-7-2015, sân bay Nội Bài, Tân Sơn Nhất và tất cả sân bay mà hãng có chuyến bay sẽ hoạt động bình thường, không bị đóng cửa vì có hoạt động chuyên cơ, không bị tắc nghẽn vì các lý do không lưu. Buộc phải giả định như thế, vì ai biết trước được hôm đó tình hình các sân bay cụ thể sẽ như thế nào để giả định khác?

Hãng còn dựa trên hàng loạt giả định lịch bay (scheduling assumptions) khác: các yếu tố khai thác, các yếu tố chi phí, các yếu tố doanh thu.

Vấn đề là, mọi giả định luôn là giả định và có thể thay đổi nhiều lần từ khi công bố lịch bay đến ngày bay thực tế.

Hãng giả định ngày 01-7-2015 sẽ có 10 máy bay A320 hoạt động. Trên thực tế, đến tận ngày 30-6-2015 hãng vẫn còn khai thác 10 chiếc, nhưng tối hôm đó một chiếc bị hỏng, trong kho không có sẵn phụ tùng thay thế, hãng phải đặt hàng và mất ba ngày. Mọi máy móc do con người làm ra, kể cả các máy bay hiện đại, tệ ở chỗ chúng đều có thể hỏng hóc kỹ thuật, nhưng không bao giờ chúng báo trước cho ta biết bao giờ chúng sẽ hỏng và hỏng ở bộ phận nào.

Sáng 01-7-2015 hãng buộc phải điều chỉnh lịch bay. 9 chiếc còn lại phải bay nhiều chuyến hơn để bù cho chiếc bị hỏng, với giờ bay thay đổi so với lịch đã công bố, thường là muộn hơn. Có một số chuyến bay buộc phải hủy vì không bố trí được máy bay, hoặc vì không thu xếp được giờ hạ, cất cánh mới tại một sân bay nước ngoài. Các chuyến bay ngày 02-7 và 03-7 cũng bị thay đổi.

Hãng giả định là ngày 01-7-2015 thời tiết tại tất cả sân bay đều tốt. Nhưng trên thực tế, ngày hôm đó bão vào Đà Nẵng, làm chuyến bay Đà Nẵng – Hà Nội cất cánh lúc 9 giờ, hạ cánh tại Nội Bài lúc 10 giờ không bay được đúng giờ, vì vậy không có máy bay tại Nội Bài để thực hiện chuyến bay số hiệu AB123 từ Hà Nội đi thành phố Hồ Chí Minh. Chuyến bay AB123 sẽ bị chậm giờ trong khi chờ bố trí máy bay khác. Các chuyến bay AB456, AB789 theo lịch dùng chung máy bay đó cũng sẽ bị chậm giờ. Mỗi ngày, một chiếc A320 bay 6-8 chuyến nên có hiệu ứng dây chuyền.

Hãng giả định là ngày 01-7-2015 không có hoạt động chuyên cơ tại bất kỳ sân bay nào. Trên thực tế, có một chuyến chuyên cơ từ Hà Nội sáng hôm đó và sân bay Nội Bài bị đóng cửa một lúc để phục vụ chuyên cơ theo quy định hiện hành. Hãng giả định thị trường Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh sẽ có "ngần này" khách mua vé, nhưng trên thực tế nhu cầu hôm đó chỉ bằng một nửa. Hãng giả định giá xăng máy bay mỗi thùng là 100 đô-la, trên thực tế nó lại tăng lên đến 130 đô-la.

Tất cả những tình huống trên có thể dẫn đến việc giờ đi, đến của chuyến bay AB123 ngày 01-7-2015 bị thay đổi xa trước ngày bay hoặc ngay sát giờ bay. Thật ra, điều này cũng dễ hiểu, giống như không ai đảm bảo được ngày nào cũng đến cơ quan đúng giờ. Thường thì đúng giờ, nhưng cũng có lúc dắt xe máy ra khỏi nhà thì nó hỏng, không nổ máy được...

Việc một hãng hàng không nào đó đặt mục tiêu 90-95% chuyến bay đúng giờ là bất khả

thi trong điều kiện Việt Nam. Ở nước ngoài, cũng hiếm có hãng hàng không nào đạt được cao như vậy. 70-80% đã có thể coi là ổn rồi.

Việc bố trí một máy bay dự phòng (chỉ nằm chờ) như một hãng cam kết là khá lãng phí, mà cũng không giúp loại bỏ hoàn toàn được chậm, hủy chuyến bay. Máy bay dự phòng nằm chờ ở sân bay Tân Sơn Nhất, mà máy bay khác lại hỏng tại Nội Bài, hay ở Cát Bi, thì một số chuyến bay vẫn bị chậm giờ như thường, trong khi chờ máy bay dự phòng bay ra thay thế. Ở mức độ nhất định, máy bay dự phòng có thể giảm tỷ lệ chậm, hủy chuyến bay. Dù sao, để một chiếc máy bay trị giá 40-50 triệu đô-la làm dự phòng là giải pháp rất tốn kém, hiếm có hãng hàng không nào trên thế giới áp dụng. Thường thì người ta tối ưu hóa cách xếp lịch bay và lịch bảo dưỡng định kỳ máy bay để có máy bay dự phòng. Máy bay đang làm bảo dưỡng vẫn có thể đủ điều kiện khai thác (nếu cần), miễn đáp ứng đầy đủ các quy định về khả phi của nhà chức trách hàng không.

Tôi thấy người Việt Nam, khi chuyến bay của hãng nước ngoài bị chậm, thường không căng thẳng với họ như khi gặp tình huống tương tự với các hãng Việt Nam. Ở đây, tôi thấy có cả hai mặt của vấn đề. Một mặt, cách xử lý, thông tin, phục vụ hành khách bị chậm, hủy chuyến bay của các hãng hàng không còn thiếu tính chuyên nghiệp. Mặc khác, khách hàng Việt Nam thường đòi hỏi khắt khe hơn từ các hãng hàng không Việt Nam. Cùng là một việc gây bất tiện cho ta như nhau, ta có thể dễ dàng thông cảm, hợp tác với "Tây", nhưng rất khó thông cảm, hợp tác với ta.

Các cơ quan nhà nước cũng có thể xem xét giải quyết ngay một số việc hết sức thiết thực đối với vấn đề này, vì quyền lợi của hành khách và các hãng hàng không.

Nên bỏ quy định không cho phép đưa hành khách lên, xuống máy bay trong khi đang nạp xăng dầu. Thế giới không còn nước nào quy định như vậy nữa. Yêu cầu phải có xe cứu hỏa đậu ngay cạnh máy bay mới được phép nạp xăng dầu khi có hành khách lên xuống là thiếu thuyết phục. Năng lực cứu hỏa của một sân bay là trong toàn phạm vi sân bay, ở mọi vị trí gần xa, không phải chỉ cho phạm vi mấy mét cạnh xe cứu hỏa để quy định như vậy. Một sân bay cũng không thể có nhiều xe cứu hỏa đủ để "túc trực" bên cạnh mỗi máy bay đang nạp dầu. Nếu bỏ quy định này, thời gian phục vụ mỗi chuyến bay có thể giảm 5-7 phút. Với loại máy bay như A320 khai thác 6-8 chuyến mỗi ngày, tổng thời gian phục vụ mặt đất có thể giảm được 30-60 phút mỗi ngày, góp phần giảm chậm chuyến bay dây chuyền.

Với tình hình an ninh ổn định và năng lực đảm bảo an ninh tốt của Việt Nam, việc đóng cửa sân bay 15 phút trước và sau khi có chuyến bay chuyên cơ là không thực sự cần thiết. Khi máy bay chuyên cơ Việt Nam và nước ngoài cất, hạ cánh ở các sân bay nước ngoài, người ta có bao giờ đóng cửa sân bay phút nào đâu? Việc yêu cầu các máy bay nước ngoài bay chờ hạ cánh, nằm chờ cất cánh "vì lý do có chuyên cơ" đã và đang làm cho họ khó hiểu, không tốt cho uy tín an ninh hàng không của Việt Nam.

Tại sân bay Tân Sơn Nhất, các đường lăn ra, vào giao cắt nhau, máy bay phải xếp hàng chờ nhau theo kiểu "đèn xanh – đèn đỏ", trong khi các sân bay nước ngoài đã tổ chức các

luồng máy bay ra vào theo kiểu “đường cao tốc”. Để giải quyết dứt điểm việc tắc nghẽn không thể tránh khỏi, sân bay Tân Sơn Nhất cần sớm mở rộng sân đậu và tổ chức lại hệ thống đường lăn.

Nâng cao tỷ lệ bay đúng giờ là quan trọng, nhưng đối với hàng không, an toàn chuyến bay mới là quan trọng nhất. Đó là lý do tại sao tất cả nước đều quy định rằng khi chuyến bay bị chậm hoặc hủy do thời tiết xấu, hoặc khi máy bay đang lăn bánh ra chuẩn bị cất cánh mà lái trưởng quyết định ngừng cất cánh để kiểm tra kỹ thuật thì hãng được miễn trừ trách nhiệm, không phải bồi thường. Nếu bắt hãng hàng không phải bồi thường, an toàn hàng không sẽ bị uy hiếp do các tính toán lợi ích kinh doanh.

(VNExpress, ngày 14-7-2014)

Việt Nam cần phát triển “hàng không chung”



<u>“Hàng không chung”</u> là khái niệm dùng chỉ tất cả hoạt động sử dụng phương tiện bay mà không phải là vận tải hàng không công cộng hoặc không quân.

THẾ GIỚI PHÁT TRIỂN MẠNH

Hàng không chung là lĩnh vực còn rất mới đối với nước ta. Hễ nói đến máy bay, các cơ quan quản lý và người dân thường mặc định đó là hàng không theo ý nghĩa vận tải công cộng.

Trên thực tế, số máy bay vận tải thương mại hành khách và hàng hóa thuộc tất cả hãng hàng không trên toàn thế giới hiện tại khoảng 20.000 chiếc, chỉ bằng 1/7 số máy bay quân sự (khoảng 140.000 chiếc) và 1/18 số phương tiện bay trong lĩnh vực hàng không chung (khoảng 360.000 chiếc).

Nói tóm lại, chúng ta mới biết một góc rất nhỏ của bầu trời, một phần rất nhỏ của thế giới hàng không.

Các phương tiện bay hàng không chung phổ biến gồm: máy bay cánh bằng, trực thăng, khinh khí cầu, tàu lượn, máy bay thực nghiệm, máy bay siêu nhẹ thể thao.

Chủ của các phương tiện bay hàng không chung có thể gồm cá nhân (máy bay tư nhân), cơ quan nhà nước (máy bay công vụ, kể cả của cảnh sát phòng cháy chữa cháy, cảnh sát giao thông, kiểm lâm, các cơ quan nghiên cứu), doanh nghiệp (máy bay thương gia), bệnh viện (máy bay vận chuyển y tế), công ty du lịch, công ty vận tải tuyến ngắn air taxi, trường đào tạo phi công, câu lạc bộ hàng không...

Mỹ là cường quốc hàng không chung, với khoảng 220.000 phương tiện bay trong tổng số 360.000 phương tiện bay hàng không chung toàn cầu. Có gần 20.000 sân bay, bãi đáp trên mặt đất và trên mặt nước ở Mỹ phục vụ cho các hoạt động hàng không chung, với các hoạt động bay hết sức tấp nập.

Sau Mỹ là Canada, châu Âu, Australia, New Zealand..., với số phương tiện bay hàng không chung từ hàng nghìn đến hàng chục nghìn chiếc mỗi nước. Australia có khoảng 23 triệu dân, nhưng có tới 12.000 phương tiện bay hàng không chung, phần lớn trong đó là máy bay tư nhân.

Australia có nhiều sân bay hàng không chung. Sân bay Bankstown ở Sydney mỗi ngày có trên dưới 1.000 chuyến bay hàng không chung, cao gấp đôi số chuyến bay hàng ngày tại Tân Sơn Nhất, sân bay lớn nhất của Việt Nam.

Ở các nước châu Á, do mặt bằng phát triển kinh tế, hàng không chung chưa phát triển được như ở châu Âu và Australia, so với Mỹ thì khoảng cách quá xa.

Riêng ở nước ta, hàng không chung mới đang ở điểm khởi đầu cả về khái niệm và thực tiễn. Máy bay hàng không chung ở Việt Nam đến thời điểm hiện tại gồm một chiếc cánh quạt King Air và một chiếc trực thăng Eurocopter của hai ông bầu bóng đá.

Bốn chiếc máy bay siêu nhẹ mà một công ty đã nhập cách đây mấy năm vẫn chưa cất cánh được. Ba chiếc thủy phi cơ Cessna với sức chở 12 khách của một hãng hàng không sắp đưa vào phục vụ du lịch trong năm nay là dự án hàng không chung lớn nhất từ trước đến nay ở Việt Nam.

GIỮ CHỦ QUYỀN BIỂN, ĐẢO

So với các nước trong ASEAN, mức độ phát triển hàng không chung của Việt Nam còn rất thấp. Malaysia đã có hơn 50 máy bay hàng không chung, Indonesia có hơn 100 chiếc và số máy bay tư nhân ở các nước này đang tăng lên nhanh chóng.

Còn tại Trung Quốc, đội máy bay hàng không chung hiện tại hơn 1.600 chiếc và sẽ tăng lên đến 10.000 chiếc vào năm 2020. Trung Quốc trong những năm gần đây có mục tiêu phát triển hàng không chung rất mạnh, trở thành một trong các khách hàng lớn của các công ty chế tạo máy bay. Bản thân Trung Quốc đang nghiên cứu và chuẩn bị sản xuất nhiều loại máy bay từ một vài chục chỗ đến 150 chỗ.

Nhật Bản gần đây đầu tư mạnh vào công nghiệp máy bay. Các công ty sản xuất ô tô lớn ở Nhật Bản như Mitsubishi, Honda, Toyota đều đang phát triển các dự án sản xuất máy bay cỡ nhỏ dành cho vận tải hàng không và hàng không chung.

Trong xu thế của khu vực, nước ta không thể không để ý đến lĩnh vực hàng không chung, mà cần có kế hoạch, chiến lược phát triển lĩnh vực này. Bầu trời không chỉ là chủ quyền, mà còn là tài nguyên của quốc gia. Các hoạt động bay càng tấp nập, giá trị đóng góp của bầu trời vào phát triển kinh tế – xã hội càng cao.

Hiện nay, mỗi năm nước ta có hàng trăm chuyến bay y tế chở bệnh nhân ra nước ngoài chữa bệnh, nhưng đều phải thuê máy bay nước ngoài. Nhu cầu bay phục vụ đo đạc địa chất, lập bản đồ, khí tượng thủy văn, kiểm lâm, kiểm ngư, cứu hỏa, truy bắt tội phạm... không nhỏ nhưng chưa có máy bay phù hợp để đáp ứng.

Chỉ có hàng không chung với các loại máy bay có tính năng cất, hạ cánh trên các đường băng ngắn, xây dựng nhanh và rẻ, thủy phi cơ cất, hạ cánh trên biển, sông, hồ, các loại máy bay trực thăng cơ động mới có thể phủ kín cả nước, còn các sân bay dân dụng quy mô lớn

không thể xây tràn lan, tỉnh nào cũng có.

Càng có nhiều phương tiện hàng không chung với đa dạng hoạt động bay thì chủ quyền bầu trời, biển đảo của nước ta càng vững.

Để hàng không chung có thể phát triển mạnh, cần xây dựng và ban hành nhiều quy định phù hợp với các hoạt động hàng không đặc thù, đặc biệt liên quan đến việc tổ chức quản lý bầu trời và các hoạt động bay; cấp phép cho các phương tiện bay và người điều khiển.

Vận tải hàng không công cộng chỉ sử dụng một phần rất nhỏ bầu trời, còn hàng không chung sử dụng gần như toàn bộ bầu trời, do vậy cách thức tổ chức quản lý hoàn toàn khác với những gì chúng ta đã và đang có.

(Báo Thanh Niên, ngày 20-8-2014)

Tôi bất ngờ vì Bộ trưởng Thăng



TS. Lương Hoài Nam, Tổng giám đốc Hàng không Hải Âu cho biết ông bất ngờ khi Bộ trưởng Thăng quyết định tái khởi động lại đường bay "vàng". Từ câu chuyện này, tôi mong muốn Bộ trưởng Thăng sẽ tiếp tục "nắn thẳng" nhiều đường bay quốc tế, ông Nam chia sẻ.

VÌ SAO NÊN KHỞI ĐỘNG LẠI ĐƯỜNG BAY "VÀNG"?

Đường bay "vàng" với người làm hàng không lâu năm như ông có phải là một điều mới mẻ không?

Không, như một ý tưởng thì đường bay này đối với cá nhân tôi và nhiều người khác trong ngành hàng không không có gì mới mẻ cả. Chúng tôi đã nghĩ đến nó, trao đổi về nó mãi, ít ra là từ những năm 90. Logic vấn đề cũng đơn giản. Ngay đường đi trên mặt đất ta còn muốn càng thẳng càng tốt, nữa là đường trên trời.

Thế tại sao mãi không thành hiện thực, thưa ông?

Trước đây nghĩ đến cũng chỉ để mà mơ về một "đường bay lý tưởng" thôi, chứ cả về phương diện kỹ thuật – công nghệ và pháp lý quốc tế đều không khả thi, chưa nói gì đến các tính toán hiệu quả.

Trong quá khứ, các đường bay nội địa đều đi trong lãnh thổ, không phận quốc gia. Lý do đơn giản là vì mỗi chuyến bay trên trời đều phải có các thiết bị dẫn đường ở dưới đất hỗ trợ. Máy bay phải bay qua các đài không lưu. Việt Nam không thể sang Lào, Campuchia xây các đài không lưu để điều hành các chuyến bay nội địa của ta được. Công nghệ điều hành bay cũ là như vậy.

Nhưng gần đây, tình hình đã thay đổi nhiều. Hoạt động quản lý, điều hành bay đã sử dụng nhiều phương tiện vệ tinh và phương thức dẫn đường GPS (Global Positioning Systems). GPS ngày nay được sử dụng nhiều trên cả các phương tiện đường bộ và hàng hải.

Các máy bay nhỏ như thủy phi cơ Cessna của chúng tôi cũng bay được bằng GPS. Chỉ cần cho tọa độ của hai điểm bất kỳ, máy bay sẽ được chỉ đường bay đúng theo đường nối thẳng hai điểm đó. Hai chiếc thủy phi cơ của chúng tôi vừa bay các chặng bay dài khoảng 4000 km qua Thái Bình Dương về Việt Nam. Làm gì có đài không lưu nào xây giữa biển? Bây giờ không cần phải xây nhiều đài không lưu dưới đất để điều hành bay trên trời như

trước đây nữa.

TIỂU VÙNG CLMV ĐÃ BÀN NẮN THẲNG CÁC ĐƯỜNG BAY TỪ LÂU!

Nhưng nhiều người cho rằng có dẫn đường tốt đến đâu thì cũng không thể sang nước khác để mở đường bay nội địa của mình được, ông nghĩ sao?

Về pháp lý quốc tế, để các chuyến bay nội địa của Việt Nam đi qua Lào và Campuchia, cần phải có sự chấp thuận của hai nước này. Rất may, cơ chế hợp tác hàng không Tiểu vùng Mê Kông giữa bốn nước Campuchia, Lào, Myanmar và Việt Nam (CLMV) ra đời năm 1998 đã tạo cơ hội giải quyết vấn đề trong khuôn khổ đa phương.

Liên tục trong ba năm, từ năm 2006 đến 2008, nhu cầu "nắn thẳng" đường bay trong Tiểu vùng đã được nêu ra tại Hội nghị các hãng hàng không CLMV. Mục 5.8 Biên bản Hội nghị năm 2008 ghi rõ: "Hội nghị thống nhất đề nghị chính phủ các nước CLMV nghiên cứu thỏa đáng việc thiết lập thêm các đường không lưu thẳng nhất có thể được thay thế cho một số đường hiện tại để các hoạt động hàng không trở nên hiệu quả và kinh tế hơn".

Theo tôi biết, Cục Hàng không Việt Nam khi đó cũng đã xúc tiến trao đổi các vấn đề kỹ thuật với Lào và Campuchia. Tôi không hiểu sao, từ năm 2009 vấn đề này không được đề cập tiếp trong khuôn khổ CLMV nữa.

Với việc Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Đinh La Thăng trực tiếp trao đổi và đạt được sự chấp thuận của chính phủ Campuchia, vấn đề pháp lý về cơ bản đã được giải quyết. Tôi tin là cũng sẽ không có khó khăn gì với Lào.

Như vậy, chúng ta đã có giải pháp kỹ thuật, có cơ sở pháp lý, vấn đề cuối cùng bây giờ là hiệu quả kinh tế – xã hội của phương án.

NẾU CHỈ NGẮN HƠN 100 KM ĐÃ ĐỦ ĐỂ ỦNG HỘ

Như ông nói, mọi chuyện không quá khó hiểu, vậy tại sao có nhiều tranh luận đến vậy trong suốt thời gian qua?

Tôi có cảm giác là một số yếu tố có tính cá nhân đã làm cho vấn đề phức tạp một cách không cần thiết. Ai là người đầu tiên có ý tưởng về đường bay này – điều đó đâu quan trọng? Người ta thường nói, ý tưởng chỉ đáng giá mấy xu, biến ý tưởng thành hiện thực mới là việc quan trọng và giá trị được tạo ra từ đó.

Tôi cũng thấy xuất hiện trên báo chí rất nhiều con số không có cơ sở, thiếu thuyết phục. Việc tính toán, tôi nghĩ nên để cho các cơ quan chuyên môn họ làm. Nhưng tôi có thể khẳng định không có chuyện đường bay được rút ngắn hơn 400 km, thời gian bay bớt đi 25 phút và tiết kiệm chi phí trực tiếp mấy trăm triệu đô-la mỗi năm.

Nhưng nếu đường bay chỉ ngắn hơn 100 km, thời gian bay ít hơn 5-10 phút thì cũng đã đủ để ủng hộ. Chi phí một giờ bay máy bay A320 khoảng 6000 đô-la, giảm được 10 phút bay thì đã dư tiền để trả phí bay quá cảnh cho cả hai nước. Lợi ích lớn hơn ở tiết kiệm thời gian, chi phí xã hội. Mỗi năm có hơn 5 triệu lượt người đi lại giữa Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Nếu mỗi người bớt được 10 phút bay, tổng số giờ bay xã hội tiết kiệm được rất đáng kể. Ngoài ra, máy bay có thêm thời gian để phục vụ mặt đất, giảm chậm chuyến, hoặc để bay thêm chuyến bay.

Việc tranh luận căng thẳng trong thời gian qua, theo tôi, là do việc sử dụng các số liệu thiếu cơ sở và sự nhìn nhận, đánh giá hiệu quả của đường bay mới còn phiến diện. Đâu nhất thiết phải tính vống lên thì vấn đề mới đáng được quan tâm?

KHÔNG CÓ KHÓ KHĂN GÌ ĐẾN MỨC PHẢI TỪ BỎ

Đứng ở góc độ một người kinh doanh hàng không, ông có muốn có một đường bay mới nối trục Bắc - Nam hay không, cho dù là đường bay nội địa đó bay qua không phận nước khác?

Tất nhiên là có chứ! Tôi có dự cả ba Hội nghị CLMV nêu trên và là một trong những người ủng hộ mọi cơ hội "nắn thẳng" đường bay. Tất nhiên là có một số công việc cần phải làm, nhưng tôi chẳng thấy có gì là khó khăn, nguy hiểm đến mức phải từ bỏ nếu có cơ hội. Kể cả vấn đề tìm kiếm, cứu nạn mà một số người nêu. Máy bay Việt Nam đã và đang bay tận châu Âu, tận Australia, có vấn đề gì đâu? Chỉ cần thiết lập các cơ chế phối hợp thật hiệu quả với các quốc gia liên quan là được.

Với những tranh luận như vừa qua, việc bay kiểm tra trên buồng lái giả định theo ông có ý nghĩa thế nào? Có cần bay thực tế để có kết quả chính xác hơn?

Với công nghệ hàng không hiện nay, việc thực nghiệm một chuyến bay trên buồng lái giả (SIM) và trên thực tế không khác nhau nhiều. Cá nhân tôi nghĩ việc bay thực nghiệm trên thực tế là không cần thiết đối với việc ra quyết định vì mọi tính toán đều có thể làm được mà không cần phải bay. Nếu có "đầu bài" chuẩn, kết quả bay SIM sẽ cho thấy kết quả chính xác nhất về giờ bay, số giờ thực tế rút ngắn được.

Nhưng một "đầu bài" chuẩn nghĩa là gì?

Kết quả bay SIM và kể cả bay thực nghiệm thực tế đều phụ thuộc vào lựa chọn của con người. Máy bay có thể bay ở các mực bay khác nhau, với tốc độ bay do người lái chọn, chịu ảnh hưởng của hướng và tốc độ gió.

Đường bay mới cũng sẽ không thẳng như một đường kẻ chỉ, mà có những đoạn gấp khúc (do hệ thống đường bay sẵn có hoặc để tránh các khu cấm bay của các nước).

Do vậy, trước khi thực nghiệm, dù theo phương thức nào, cần phải tính toán, thống nhất những thông số khai thác đó. Nếu đường bay ngắn hơn, mà người lái lại bay chậm hơn, ở

mực bay thấp hơn thì chắc gì thời gian bay thực tế đã ít hơn so với hiện nay?

Với cách tiếp cận khoa học, tôi cho rằng, trong giai đoạn nghiên cứu, cần để mở tất cả điều kiện khai thác khác nhau với nhiều mực bay khác nhau để từ đó lựa chọn được mực bay tối ưu.

Trên cơ sở đó làm việc với Lào, Campuchia để được họ chấp thuận các mực bay tối ưu đó.

Nếu cần thiết, Việt Nam có thể hỗ trợ họ về chuyên môn, thiết bị để được khai thác mực bay tối ưu. Đồng thời tôi cũng cho rằng cần phải thiết kế lại các phương thức tiếp cận của hai sân bay Nội Bài và Tân Sơn Nhất để phát huy tối đa hiệu quả của đường bay mới. Lý do là đường bay hiện nay nằm ở phía Đông hai sân bay này, còn đường bay mới lại nằm ở phía Tây.

RÚT NGẮN ĐƯỜNG BAY, KHÁCH ĐƯỢC VỀ NHÀ SỚM HƠN

Nếu kết quả bay thử nghiệm cho thấy chỉ rút ngắn được 5 – 10 phút bay, chứ không phải là 26 phút như ý kiến của ông Trần Đình Bá, theo ông có nên tiếp tục nghiên cứu mở đường bay này hay không?

Như tôi đã nói ở trên, nếu đường bay mới tiết kiệm được chỉ 10 phút bay và phải trả phí bay quá cảnh cho Lào và Campuchia như các số liệu mà báo chí đã nêu thì vẫn nên mở đường bay này. Số tiền phải trả cho hai nước vẫn còn thấp hơn nhiều so với các lợi ích trực tiếp và gián tiếp của nó. Các hãng hàng không giá rẻ Jetstar Pacific và Vietjet Air khai thác A320 ở mức sáu chuyến bay mỗi ngày giữa Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Nếu mỗi chuyến bay của máy bay bớt được 10 phút thì cả ngày bớt được 60 phút. 60 phút đó có thể sử dụng để bay thêm một chuyến bay ngắn, hoặc để thêm thời gian phục vụ mặt đất và giảm chậm chuyến dây chuyền, hoặc đơn giản là để hành khách các chuyến bay cuối ngày được hạ cánh và về đến nhà sớm hơn 1 giờ.

Ngoài việc tiết kiệm thời gian, chi phí, hãng hàng không còn phải quan tâm tới những gì trước khi mở đường bay mới này, thưa ông?

Các hãng hàng không cần quy chế và phương thức điều hành bay rõ ràng; sự phối hợp hiệu quả và tính chuyên nghiệp của cơ quan quản lý, điều hành bay của ba nước; công tác hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn khi không may xảy ra sự cố hàng không.

Với đường bay này, đương nhiên các hãng hàng không mong muốn là tiết kiệm được càng nhiều chi phí chuyến bay càng tốt. Do vậy cần cố gắng thỏa thuận mức phí bay quá cảnh hợp lý với Lào và Campuchia để tăng lợi ích kinh tế cho các hãng hàng không.

KHÔNG CẦN ÁP ĐẶT CHỌN ĐƯỜNG BAY

Theo ông, có thể xảy ra tình huống đường bay mới đã mở mà các hãng hàng không không muốn bay hay không?

Tôi nghĩ sẽ không xảy ra điều đó. Tuy nhiên, các cơ quan nhà nước không cần áp đặt việc lựa chọn đường bay. Khi đã có đường bay mới giữa Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đi qua Lào và Campuchia, hãy cứ để mỗi hãng hàng không tự quyết định sử dụng đường bay mới hay tiếp tục sử dụng đường bay lâu nay. Cần lưu ý rằng tần suất bay hàng ngày giữa Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh rất lớn (nằm trong số các cặp thành phố có số chuyến bay hàng ngày cao nhất thế giới). Nếu có một số chuyến bay sử dụng đường bay mới, một số chuyến bay sử dụng đường bay cũ thì cũng không có vấn đề gì cả. Cá nhân tôi tin là đường bay mới sẽ được họ ưu tiên.

Cuối cùng, ông nghĩ thế nào về việc khởi động lại dự án đường bay này?

Tôi khá bất ngờ với việc Bộ trưởng Đinh La Thăng quyết định xem xét lại một vấn đề tưởng như đã được khép lại sau các đợt tranh luận căng thẳng trước đây. Tôi càng bất ngờ hơn với việc Bộ trưởng trực tiếp thương thảo vấn đề này với chính phủ Campuchia. Cho dù còn khá nhiều công việc cần phải làm trước khi có quyết định cuối cùng, tôi đánh giá cao những việc làm của Bộ trưởng trong việc tìm mọi cách "nắn thẳng" các đường bay để các hoạt động hàng không ngày càng mang lại hiệu quả cao hơn cho các hãng hàng không và cho toàn xã hội.

Ngoài đường bay nội địa Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh , một số đường bay quốc tế của Việt Nam cũng cần được "nắn thẳng", tôi mong là Bộ trưởng sẽ tiếp tục quan tâm và hỗ trợ thực hiện để sớm đạt được kết quả.

Xin cảm ơn ông vì cuộc trao đổi này!

Nguyễn Nga *thực hiện*

(Báo Giao Thông, ngày 30-8-2014)

Nước Việt Nam ta nhỏ hay không nhỏ?



"Hãy nói thật và ngẩng cao đầu!"

Việt Nam ta đã và vẫn đang là "nước nhỏ". Cá nhân tôi nghĩ là "nhỏ". Tôi nghĩ là chúng ta, từ đảng, nhà nước cho đến người dân nên công nhận sự thật này, dù cho nó có phần phũ phàng, làm chúng ta đau lòng. Và nếu như lâu nay chúng ta không nghĩ như vậy, hãy cho phép mình một chút buồn, nhưng rồi phải ngẩng cao đầu lên với một quyết tâm: Không thể chấp nhận nó!

Công nhận nhưng không chấp nhận, để rồi từ đó tạo ra sự đột phá trong tư tưởng và trong hành động, đó là cái mà đất nước Việt Nam ta cần làm vào thời điểm lịch sử "Vận hội mới – Tầm nhìn mới" này.

Không có gì phải hổ thẹn khi nhận mình là "nhỏ", vì trên thế giới này vẫn còn không ít các "nước nhỏ", và chúng ta lại có những hoàn cảnh lịch sử riêng. Nhưng tâm tư, nguyện vọng của chúng ta và dân tộc là muốn Việt Nam phải trở thành một "nước to", nếu không đã chẳng đặt ra câu hỏi to – nhỏ làm gì. Còn đã đặt ra câu hỏi thì phải tìm được câu trả lời đúng, để rồi từ đó mà hành động cho đúng. Câu trả lời sai dễ dẫn đến việc chúng ta tự tâng bốc mình, tự thỏa mãn với mình, với vòng nguyệt quế tự quấn rồi tự đặt lên đầu mình chứ không phải do thế giới trao tặng. Nếu như chúng ta "to" mà nhận mình là "nhỏ" thì hậu quả cũng chẳng sao, nhưng nếu là "nhỏ" mà nhận mình là "to" thì sẽ là đại họa, không bao giờ thực sự "to" lên được.

Về những cái cần phải có để Việt Nam ta có thể được coi là một "nước to", nhưng tiếc là chúng ta lại không có hoặc ít có, tôi thấy thế này:

Trong lịch sử của đất nước, Việt Nam chưa bao giờ được bên ngoài biết đến như một nước giàu có, thịnh vượng. Nước ta không nằm trong hành trình "Con đường tơ lụa", chưa sản xuất được cái gì đặc sắc với sản lượng lớn và có lợi thế mậu dịch hơn so với các nước khác. Nhìn chung, lịch sử kinh tế của chúng ta chủ yếu là trồng lúa và đủ ăn, cho đến tận gần đây mới trở thành nước xuất khẩu gạo đứng thứ hai thế giới, nhưng giá trị xuất khẩu cũng chưa phải là lớn đối với một quốc gia.

Với GDP hơn 50 tỷ đô-la/năm vào năm 2005, Việt Nam vẫn đang là nền kinh tế nhỏ, tỷ trọng và ảnh hưởng của nó đối với kinh tế thế giới chưa đáng kể.

Bình quân thu nhập quốc dân trên đầu người trên 600 đô-la đặt Việt Nam vào danh sách các nước nghèo nhất thế giới. Dân số hơn 80 triệu người là "to" (không nhiều nước có

tới ngần ấy dân đâu!) nhưng đông dân mà nghèo thì dĩ nhiên là “nhỏ”.

Trong lịch sử, Việt Nam chưa có một nhà công nghiệp nào nổi tiếng thế giới. Sau “thành tựu xe công nông Bông Sen đầu máy quay ngang”, công nghiệp Việt Nam đến thời điểm hiện tại mới bắt đầu phát triển bằng việc ứng dụng các máy chủ, công nghệ nước ngoài, sản phẩm lắp ráp vẫn là chủ yếu, sản phẩm công nghiệp có tính cạnh tranh của Việt Nam chưa có bao nhiêu. Công nghiệp nặng, công nghiệp nhẹ của Việt Nam so sánh với các nước trong ASEAN đã yếu rồi, so với toàn thế giới thì còn yếu hơn nữa. Nói chung, Việt Nam chưa có doanh nghiệp nào nổi tiếng thế giới. Sân bay, cảng biển, đường cao tốc, đườ ng sắt quốc tế... là những cánh cổng của một đất nước nối với thế giới, để một đất nước ảnh hưởng đến thế giới, những thứ này của chúng ta quá nhỏ bé, hầu như chưa tham gia vào các hoạt động khu vực và toàn cầu.

Việt Nam hầu như cũng chưa có gì đáng kể để tự hào về khoa học. Chúng ta hay lấy số giải thưởng thi toán, lý, hóa... quốc tế làm thành tựu, nhưng có nhà toán học, nhà vật lý, nhà hóa học kiệt xuất nào trên thế giới thi và đoạt giải thưởng tại các kỳ thi quốc tế này đâu? Đội Robocon Việt Nam thắng Robocon Nhật Bản đâu có nói lên trình độ tự động học của Việt Nam cao hơn Nhật Bản?

Về nền giáo dục hiện nay của Việt Nam, rất buồn nhưng cũng phải nói: chúng ta đã làm không biết bao nhiêu là cuộc “thí điểm”, cho ra lò các “sản phẩm thí điểm” chẳng ra làm sao. Tốn kém bao nhiêu tiền của, công sức nghiên cứu để rồi kết luận “Đến năm 2020, Việt Nam mới có trường đại học đẳng cấp quốc tế” thì thật là vô trách nhiệm! Nếu đúng như vậy thì ta phải trải thảm đỏ mời ngay một số trường đại học tốt của các nước vào nước ta mở trường, ta phải tài trợ tiền cho một số con em giỏi vào học tại các trường đó, chứ làm sao đang tâm ngồi chờ đến tận năm 2020 dăm ba trường Việt Nam mới tạo ra được một ít “sản phẩm đẳng cấp quốc tế”? Không hiểu sao tôi thấy sợ văn hóa “Kính chuyển năm 2020” của chúng ta đến thế! Và tôi xin cảm ơn anh Lê Hoàng vì lời thỉnh cầu của đứa trẻ “Mẹ ơi, con muốn ngoan ngay bây giờ!”. Đất nước ta không thể nào “to” lên với những người không làm được việc nhưng không chịu để cho người khác làm, cái gì người dân mong mỏi, bức xúc thì “chuyển năm 2020” như vậy được!

Có thể kể ra rất nhiều thứ khác mà đất nước chúng ta không có hoặc có rất ít. Tuy Việt Nam ta cũng có những mặt mạnh như lòng yêu nước, chủ nghĩa anh hùng thắng giặc ngoại xâm... nhưng, tất cả những mặt mạnh đó vẫn chưa thể làm cho Việt Nam trở thành một “nước to” trong tương quan quốc tế.

Tiềm lực kinh tế của một quốc gia đóng vai trò quyết định đối với nhiều thứ khác: quân sự, khoa học – kỹ thuật, giáo dục, văn hóa, ngoại giao... Mặt khác, sự phát triển của các lĩnh vực sau trong nhiều trường hợp cũng là để phát triển kinh tế, làm giàu cho nước, cho dân. Để trở thành một “nước to”, nước ta và dân ta phải giàu. Giàu chưa chắc đã là “to” (còn cần mặt tinh thần, văn hóa nữa), nhưng để “to” được thì điều kiện đầu tiên là phải giàu.

LÀM GÌ ĐỂ VIỆT NAM TA TRỞ THÀNH MỘT "NƯỚC TO"?

Nói thì có vẻ duy tâm, nhưng để cho nước giàu, dân giàu, phải bắt đầu đột phá từ tư duy, văn hóa và đạo đức. Như người ta nói nhiều ở Trung Quốc – phải giải phóng tư duy, hay như ông Chu Dung Cơ nói: "Nào, từ nay ta hãy nói thật đi!". Ở các nước văn minh thì cả năm người ta nói thẳng, nói thật, đến mức phải sinh ra "ngày cá tháng Tư" để được quyền nói xạo, nói dối mà lương tâm không bị cắn rứt. Còn ở ta thì nói-không-thật hoặc không-nói-thật gần như trở thành một nếp sống, một nếp ứng xử, tương đối phổ biến, rồi từ đó cũng làm-không-thật hoặc không-làm-thật. Có hiện tượng buồn cười: nhiều bài viết của các cụ về hưu gây xôn xao dư luận, nhưng khi còn đương chức thì... chẳng thấy các cụ viết như thế, nói như thế vì lúc đó ngại cấp trên. Cũng rất con người thôi!

Nhiều khi cái-tập-thể to quá, nặng quá, đè bẹp hết cái-cá-nhân, người ta thấy nói thật chẳng được gì, có khi tai bay vạ gió, mang vạ vào thân. Do vậy, cần phải có cơ chế thực sự dân chủ và tự do, cơ chế bảo vệ cho cái-cá-nhân, cái-thiểu-số tích cực. Để trở thành một ý tưởng, quan điểm tập thể tốt, nó trước hết phải là ý tưởng, quan điểm của cá nhân ai đó, ban đầu chưa chắc đã dễ nghe và thuyết phục; nếu như nó bị "giết" ngay từ trong đầu người thì làm sao đất nước ta biết nhiều cái tốt đáng làm? Có phải ở PMU 18 không ai biết những việc Bùi Tiến Dũng làm, nhưng nói ra chắc là chết, mấy ai dám nói? Xã hội nào cũng có những kẻ cơ hội, nhưng thật nguy hiểm nếu những kẻ cơ hội được xã hội dung dưỡng.

Tôi xin lỗi những người thẳng thắn, nhưng xã hội ta lắm khi làm cho con người nhút nhát, nhiều khi e ngại những thứ vô lý. Như ba tôi là đại tá về hưu, thương binh chiến tranh chống Mỹ, vào sinh ra tử không sợ, nhưng nay có việc phải ra ủy ban phường, công an phường là sợ. Sợ vì ở không ít nơi như thế người ta không vì dân, thậm chí người ta hành dân, ông ngại tiếp xúc để rồi cảm thấy bị tổn thương, lòng tin vào thể chế bị sứt mẻ, thấy buồn rồi bỏ ăn ốm người. Ba tôi đã về hưu, chứ những người đang làm việc thì chắc chắn có nhiều cái để mà sợ hơn.

Về đạo đức xã hội, chúng ta nghĩ gì khi đọc trên báo chí về việc một số người dân từ năm này qua năm khác rải đinh ra đường cao tốc Pháp Vân – Cầu Giẽ để có cơ hội vá xăm xe máy lấy 10.000 đồng? Về việc tranh chấp nhau một cái ve chai mà trẻ nhỏ rút dao đâm nhau chết (dao luôn để sẵn trong người)? Về việc người trong gia đình tranh chấp nhau vài chục xăng-ti-mét đất hàng rào mà gia đình tan nát? Ngay cả vào những năm tháng nghèo khó nhất trong chiến tranh và sau chiến tranh, ở nước ta hiếm có những chuyện buồn như thế.

Tôi đã có dịp đi hơn 50 nước trên thế giới, tôi sợ nhất ở Việt Nam là cái hàng rào. Hàng rào kiên cố, cắm đầy mảnh chai và những mũi sắt nhọn hoắt (đôi khi còn có cả dây thép gai) giữa hai căn nhà, giữa hai cơ quan. Ở người ta thì giữa các căn nhà tư chỉ là hàng cây nhỏ, giữa các cơ quan hay các tòa nhà thư ơng mại liền kề ít khi có hàng rào mà thường là không gian chung và hành lang đi bộ nối liền, ta có thể đi suốt cả mấy cây số từ nhà này sang nhà khác mà chẳng có hàng rào hay barrie nào cả. Điều này quan trọng chăng? Tôi nghĩ là hình ảnh những cái hàng rào, barrie mà chúng ta nhìn thấy nhan nhản mọi nơi, từ

ngày này sang ngày khác, năm này sang năm khác tạo ra trong đầu chúng ta những hàng rào, barrie tâm lý hết sức nguy hiểm, cản trở con người đến với nhau, hợp tác với nhau, dẫn đến nếp nghĩ và lối sống hạn hẹp, ích kỷ. Tôi cũng sợ cả văn hóa ba mét mặt tiền, văn hóa xe máy và những hậu quả của chúng đối với tư duy và hành vi con người. Ngay cả ở các nước nghèo hơn ta cũng ít nước có hai thứ văn hóa này.

Để dân giàu, nước mạnh, song song với những thay đổi đột phá về tư duy, văn hóa và đạo đức, tất yếu phải có những sự đột phá về chính sách kinh tế. Việc xây dựng, phát triển các tập đoàn kinh tế nhà nước mạnh là cần thiết, nhưng sự thịnh vượng, giàu có của đất nước và người dân nước ta sẽ không nằm ở các tập đoàn kinh tế này, mà ở hàng trăm nghìn doanh nghiệp vừa và nhỏ thuộc sở hữu hỗn hợp (Nhà nước và nhân dân) hoặc sở hữu tư nhân. Hàng trăm nghìn, thậm chí hàng triệu doanh nghiệp này sẽ là nơi tạo ra giới chủ nhân doanh nghiệp biết tính toán kinh doanh để làm giàu cho doanh nghiệp và cho bản thân, là nơi tạo công ăn việc làm và thu nhập cho phần đông người lao động trong xã hội và đảm bảo cuộc sống cho gia đình của họ.

Tuy nhiên, đường lối kinh tế và cơ chế thực hiện ở nước ta chưa phản ánh rõ ràng quan điểm này. Vì vậy, quá trình cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước ở nước ta diễn ra hết sức chậm chạp; môi trường, điều kiện kinh doanh của các doanh nghiệp tư nhân chưa thuận lợi và chưa thực sự bình đẳng với các doanh nghiệp nhà nước, đặc biệt là khi có sự cạnh tranh, tranh chấp giữa các thành phần kinh tế này. Nhà nước dẫu sao vẫn còn bảo hộ doanh nghiệp nhà nước. Mà như thế là chưa thực sự đổi mới tư tưởng kinh tế, mục tiêu làm cho dân giàu, nước mạnh còn bị cản trở. Rào cản này cần sớm dỡ bỏ. Đó là chưa kể đồng vốn phải có chủ, nhưng “ông chủ nhà nước” mông lung lắm, kiểu quyền và lợi ích cá nhân, trách nhiệm tập thể như lâu nay không được. PMU 18 là trường hợp cụ thể, nhưng qua đó ta phải nhìn ra được lỗi thiết kế hệ thống và tập trung sửa cái gốc, chứ không phải chỉ cắt cái ngọn sâu. Không sửa gốc thì cắt ngọn sâu này, cây lại mọc ra ngọn sâu khác thôi.

Hệ thống luật pháp của chúng ta có nhiều tiến bộ, nhưng kiểu xây dựng và ban hành luật cũng chưa thật ổn, những đại biểu Quốc hội chuyên trách, am hiểu về xây dựng luật còn ít quá, các dự thảo luật do cơ quan hành pháp làm là chính. Vì thế, có nhiều đạo luật tạo dễ dàng cho cơ quan quản lý mà gây khó cho người dân. Quan điểm luật cũng có những điểm phải bàn: ở các nước, lỗi vượt đèn đỏ là một trong những lỗi nặng nhất, vì “đèn xanh – đèn đỏ” là nguyên tắc cơ bản nhất của trật tự giao thông, dân mà không tuân thủ thì rối loạn, ách tắc hết đường sá, thấy đèn xanh vẫn phải giảm tốc độ, dè chừng có người vượt đèn đỏ, nhưng Việt Nam ta phạt nhẹ. Nhiều đạo luật chỉ “sống” được trên dưới 10 năm rồi lại phải thay toàn bộ bằng bộ luật mới. Cầu thị để hoàn thiện luật là tốt rồi, nhưng đồng thời phải tìm cách làm sao cho luật chúng ta có chất lượng và sức sống lâu hơn.

Cũng như những người khác tham gia diễn đàn “Nước Việt Nam ta nhỏ hay không nhỏ?”, tôi không thể đưa ra được cẩm nang nào để Việt Nam trở thành một “nước to”. Tôi chỉ xin đóng góp góc nhìn của một công dân, đề cập đến một số vấn đề mà tôi tin rằng sẽ còn phải nghiên cứu và trao đổi tiếp, cá nhân một người không dễ gì tìm ra được điểm chân lý. Tôi nghĩ, để đi tới chân lý, mọi ý kiến công dân đều bổ ích.

(Báo Thanh Niên, ngày 09-5-2006)

Hoa hậu, bóng đá và nỗi nhục chẳng liên quan



Trong khi chúng ta đang ồn ào tranh luận về cuộc thi hoa hậu và các trận đấu bóng đá của đội tuyển Việt Nam tại AFF Cup, Trung Quốc lặng lẽ trở thành nền kinh tế lớn nhất thế giới, với GDP tính theo sức mua (PPP) là 17.600 tỷ đô-la, so với 17.400 tỷ đô-la của Mỹ.

Họ lặng lẽ mua 49,99% cổ phần của sân bay Toulouse ở Pháp, đại bản doanh của các tập đoàn sản xuất máy bay Airbus và ATR, gây nên một cơn chấn động trên chính trường Pháp. Trước đó, họ đã lặng lẽ mua mảng sản xuất máy tính của IBM (Mỹ), các tập đoàn sản xuất ô tô Volvo (Thụy Điển), Peugeot (Pháp), nhiều tập đoàn công nghiệp khác trên khắp thế giới. Mỗi ngày họ lặng lẽ chi gần 1,0 tỷ đô-la cho nghiên cứu – phát triển, xếp thứ hai thế giới (sau Mỹ). Mỗi năm họ lặng lẽ đăng ký hơn 12.000 phát minh sáng chế PCT[1], xếp thứ ba thế giới (sau Mỹ và Nhật Bản).

Cũng lặng lẽ, CP Trung Quốc mua lại CP Việt Nam từ CP Thái Lan. CP Việt Nam là nhà cung cấp thức ăn, con giống, hóa chất chăn nuôi gia súc và thủy sản lớn nhất nước ta và chiếm tỷ trọng rất lớn trong giá thành thịt, tôm, cá nội địa và xuất khẩu.

Trong những năm gần đây, nhiều doanh nghiệp ăn nên làm ra ở Việt Nam được các cổ đông lặng lẽ bán cho các chủ mới nước ngoài. Hiếm khi thấy các doanh nghiệp Việt Nam thâu tóm doanh nghiệp nào ngoài nước.

Kinh tế nước ta đã và đang lặng lẽ nguội đi, với tăng trưởng GDP có tính tượng trưng nhiều hơn thực chất. Mỗi năm hàng chục nghìn doanh nghiệp vừa và nhỏ ngừng hoạt động, nhiều doanh nghiệp khác phải giảm quy mô, sa thải nhân viên. Hơn 70.000 cử nhân thất nghiệp với một vài bằng đại học trong tay.

Mỗi năm ở nước ta, trên dưới 10.000 người chết trong các vụ tai nạn giao thông, hơn 70% số vụ liên quan đến xe máy. Mỗi năm, có thêm 150.000 người mắc bệnh ung thư do thực phẩm bẩn, ô nhiễm nguồn nước, không khí và 85.000 - 115.000 người chết vì căn bệnh này. Tai nạn giao thông và ung thư nhiều đến nỗi trở thành điều bình thường, ít khi gây ồn ào. Ai cũng có thể trở thành nạn nhân, chỉ là sự hên xui, may rủi, cho nên những chuyện này không mấy khi ồn ào như chuyện hoa hậu, bóng đá.

Xem thi hoa hậu hay bóng đá là nhu cầu của nhiều người. Nhưng có lẽ không đáng để gắn các cuộc thi hoa hậu, các trận bóng đá với danh dự quốc gia. Càng không đáng vì chúng mà tranh luận triền miên, tốn thời gian, năng lượng, gây bất đồng và chia rẽ. Chỉ là một cuộc thi sắc đẹp – cái thứ không hề có thước đo chung. Ngạn ngữ Nga có câu: "Về thẩm mĩ

và màu sắc thì không có đồng chí". Chỉ là một trận đấu của môn thể thao bị tác động rất lớn của các yếu tố trình độ, thể lực, tâm lý cầu thủ và cả những chuyện tiêu cực đủ các kiểu. Nếu biết trước một đội bóng sẽ thắng (hoặc thua) đội bóng khác thì cần gì họ phải ra sân thi đấu?

Về các cuộc thi hoa hậu Việt Nam, tôi có cảm giác chúng đã và đang phục vụ nhu cầu tạo dựng danh hiệu và nghề nghiệp cho các người đẹp hơn là mục đích tạo cơ hội để họ đóng góp lớn hơn cho xã hội. Có lẽ không nên nghĩ rằng hoa hậu là người đại diện cho phụ nữ Việt Nam trong việc này, việc kia. Là một cộng đồng, phụ nữ Việt Nam liệu có thể trao quyền đại diện cho một người chưa được thử thách, chưa hiểu đủ rõ, khó kiểm soát lời nói và hành động được không? Cộng đồng đó khó có thể trao quyền đại diện cho một người chỉ vì cái vương miện nhiệm kỳ hai năm.

Bóng đá Việt Nam càng có ít lý do để tin hơn. Người dân Việt Nam đã mệt mỏi với đủ các kiểu tiêu cực bóng đá, thường xuyên thất vọng với Liên đoàn bóng đá Việt Nam (VFF), với các cầu thủ và cả với các huấn luyện viên. Một vài tia sáng lóe lên lúc này, lúc khác, trong một số trận chưa làm thay đổi được đáng kể cái chất của bóng đá Việt Nam. Chúng chỉ đủ để làm xuất hiện một vài tia hy vọng mới trong những người hâm mộ, để rồi lại bị dập tắt bằng sự giận dữ rất nhanh sau đó. Có thể đã đến lúc đặt vấn đề: liệu nhà nước có nên đầu tư cho bóng đá chuyên nghiệp không? Hay là nhà nước chỉ nên đầu tư cho thể dục, thể thao nhà trường và một số ít môn thể thao chuyên nghiệp có thế mạnh, có cơ hội đạt huy chương quốc tế, còn bóng đá chuyên nghiệp thì hoàn toàn để tư nhân đầu tư và kinh doanh? Các sân vận động nhà nước đã xây có thể bán, hoặc cho các câu lạc bộ bóng đá tư nhân thuê dài hạn làm sân nhà của họ. Biết đâu nền bóng đá hoàn toàn tư nhân sẽ được cải thiện, phát triển tốt hơn, chuyên nghiệp hơn và sạch hơn lâu nay?

Trở lại những vấn đề nan giải nêu trên và rất nhiều những yếu kém khác chưa nói đến của nước ta, nếu bớt quan tâm, bớt ồn ào về hoa hậu và bóng đá thì ta có khắc phục chúng sớm được không?

Tất nhiên là không!

Chúng không đơn giản để có thể giải quyết chỉ bằng việc bớt quan tâm đến hoa hậu và bóng đá. Nếu đơn giản như thế thì nói làm gì? Nếu làm được thế thì mai làm luôn!

Việc rút ngắn khoảng cách phát triển và cải thiện tương quan giữa nước ta với Trung Quốc không thể xảy ra trong một thế hệ. Chúng sẽ xảy ra ở các thế hệ sau, bằng các thế hệ sau, nếu các thế hệ đó được quan tâm đầu tư nghiêm túc ngay từ bây giờ.

Tôi nghĩ ta nên giảm bớt sự quan tâm, năng lượng, thời gian dành cho những thứ phù phiếm đi, dành tâm trí, năng lượng, thời gian cho những thứ thiết thực, có ý nghĩa hơn cho cuộc sống của mỗi người và cho toàn xã hội.

Ít ra là khi nhà đang còn nhiều khó khăn, nên hạn chế tham gia đàn ca sáo nhị, bia bọt rượu chè cho phải đạo.

Còn với Trung Quốc, tôi nghĩ ta cũng nên thay sự ghét bỏ bằng nỗi nhụ c yếu kém. Sự ghét bỏ chẳng giải quyết được gì, đôi khi lại còn làm cho ta mụ mị và đần độn đi. Nỗi nhục thì khác: nó có thể giúp ta thức tỉnh và hành động có mục đích, có trí tuệ.

(Facebook Lương Hoài Nam, ngày 18-12-2014)

"Tan giấc mơ đại gia" dưới góc nhìn một doanh nhân



Tiến sĩ kinh tế Lương Hoài Nam gửi tới Tiền Phong bài viết, lý giải chuyện "Tan giấc mơ đại gia Việt", và những trăn trở của ông về làm giàu bền vững.

THÀNH CÔNG VÀ THẤT BẠI

Năm Nhâm Thìn 2012 trôi qua với rất ít tin vui và rất nhiều tin buồn cho giới doanh nghiệp và doanh nhân Việt Nam. Hơn một triệu tỷ đồng, gần bằng một nửa GDP quốc gia "tắc" trong các dự án bất động sản (BĐS) và các ngành liên quan.

Gần 250.000 tỷ đồng nợ xấu ngân hàng. Nhiều đại gia một thời lừng lẫy, thần tượng của hàng triệu người Việt Nam bỗng biến thành con nợ bị các chủ nợ trong và ngoài nước "săn đuổi".

Khó tìm được một cách diễn đạt nào đầy đủ hơn "ước mơ được trở về ngày xưa, về với cái máng lợn sứt mẻ, nhưng máng đó là của mình" của ông chủ Tập đoàn Đầu tư Sài Gòn, chủ tịch Tổng công ty Đầu tư phát triển đô thị Kinh Bắc, đại biểu Quốc hội Đặng Thành Tâm. Ông Tâm mong ước như vậy và chắc chắn nhiều đại gia Việt Nam cũng có tâm tư, mong ước như ông Tâm.

Nhưng ước cũng chỉ để mà ước thôi, không ai có quyền năng bắt thời gian quay lại. Những khoản lợi nhuận lớn thu được một cách hợp pháp, chủ yếu là từ các lĩnh vực bất động sản và liên quan đến bất động sản, được xã hội thừa nhận, không bao giờ đòi phân chia hay hoàn lại (cho dù có nhiều người "ấm ức" vì đã mua bất động sản với giá cao).

Vì vậy, gánh nặng nợ mà những nhà đầu tư liều lĩnh đã nhận cho các dự án đầu tư đang bị "đóng băng", họ buộc phải tìm cách trả.

Dù sao, cũng có niềm an ủi là, khác với những người mua hay nhà đầu tư nhỏ đã mua nhà bằng tiền túi, trách nhiệm trả nợ của các nhà đầu tư – đại gia được giới hạn bởi phần vốn góp của họ vào các doanh nghiệp; nếu các doanh nghiệp này không trả được nợ thì các ngân hàng cũng không bắt họ bỏ tiền túi ra bù.

Trong khi đó, để ngăn chặn việc đổ vỡ dây chuyền gây nguy hại cho nền kinh tế, nhà nước phải vào cuộc với các chương trình mua bán nợ xấu, hỗ trợ các ngân hàng, các doanh nghiệp bất động sản.

Tiền của nhà nước cũng là tiền của dân – những người đóng thuế. Vì vậy, về thực chất, người dân đã giúp các nhà đầu tư – đại gia làm giàu trong những năm qua và, thông qua nhà nước, tiếp tục giúp họ tháo gỡ các khó khăn nợ nần mà các doanh nghiệp của họ đang mắc phải.

Soi vào các doanh nghiệp tư nhân Việt Nam, kể cả những doanh nghiệp rất lớn, dễ dàng nhận thấy phong cách, văn hóa kinh doanh gia đình đã và đang tồn tại trong hầu hết các doanh nghiệp.

Thẩm quyền quyết định đầu tư, kinh doanh dồn vào một số ít người có quan hệ gia đình hoặc bạn bè thân tín; rất ít các doanh nghiệp có hệ thống phân cấp thẩm quyền và chế độ kiểm soát khoa học như ở các doanh nghiệp nước ngoài hoặc có yếu tố nước ngoài. Một số doanh nghiệp có chế độ phân cấp trên giấy tờ, nhưng trên thực tế được vận hành theo kiểu khác.

Trong khi đó, ở các doanh nghiệp thành công, bên cạnh tầm nhìn chiến lược của ông chủ doanh nghiệp là năng lực, các giá trị cốt lõi và văn hóa doanh nghiệp, đòi hỏi phải có một đội ngũ chuyên nghiệp tại tất cả vị trí, tầng lớp quản lý, biết thực thi tốt trong phạm vi trách nhiệm của mình và biết quyết định tốt trong phạm vi thẩm quyền của mình.

Trong các doanh nghiệp tư nhân Việt Nam, thử hỏi có bao nhiêu doanh nghiệp đã có bộ máy đạt được yêu cầu này? Có bao nhiêu ông chủ thực sự đã suy nghĩ, mong muốn, cố gắng xây dựng một bộ máy như vậy?

"TRÔNG NGƯỜI LẠI NGẪM ĐẾN TA"

Nếu chỉ để sống và hưởng thụ, Bill Gates, Warren Buffett đâu cần phải làm việc nữa, tiêu tiền đến mấy đời con cháu chắt chút chít cũng chẳng hết. Họ làm việc vì nhu cầu đóng góp cho xã hội và thể hiện giá trị con người, không phải vì tiền.

Như Ted Turner nói thời còn là chủ tịch của CNN: "CNN là của nước Mỹ, không phải của tôi. Bằng chứng là khi chết đi, tôi có mang nó sang thế giới bên kia được đâu".

Bill Gates, Warren Buffett và một số người giàu khác đã đóng góp phần lớn tài sản của mình vào "Bill & Milinda Gates Foundation" – quỹ từ thiện lớn nhất trên thế giới hiện nay.

Mới đây, tỷ phú trẻ tuổi Mark Zuckerberg của Facebook cũng tuyên bố sẽ dành phần lớn tài sản của mình làm từ thiện.

Một tấm gương sáng về làm giàu và nhân cách thương gia là tỷ phú người Anh Richard Branson, nhà đầu tư lừng danh trong rất nhiều lĩnh vực: âm nhạc, đường sắt, hàng không, viễn thông...

Khi người Nga mời Richard Branson làm khách hàng chương trình du lịch vũ trụ của Nga với giá 20 triệu đô-la, ông trả lời rằng số tiền đó là quá lớn (mặc dù chỉ là con số lẻ

trong tài sản nhiều tỷ đô-la của ông), ông sẽ hiện thực hóa ước mơ du lịch vũ trụ của mình và của nhiều người khác với giá 200.000 đô-la, chỉ bằng một phần mười giá của người Nga.

Ngay trong chuyến thăm trung tâm vũ trụ Nga, chương trình du lịch vũ trụ giá rẻ Virgin Galactic của Richard Branson đã được quyết định. Đến nay, hơn 500 người đã "đặt vé" và các chuyến bay du lịch vũ trụ giá rẻ của Richard Branson dự kiến sẽ cất cánh trong năm 2013.

Giá trị của một con người trong con mắt mọi người, nói cho cùng, không phải là người đó ở trong một cái nhà như thế nào, đi xe ô tô gì, mặc đồ hiệu gì, mà là người đó làm được gì cho những người khác, cho xã hội. Điều này là sự thật hiển nhiên, không có gì khiên cưỡng, giáo huấn cả.

VIỆT NAM ĐI LÊN BẰNG THẾ MẠNH NÀO?

Một vấn đề đang thực sự đau đầu đối với Việt Nam là câu hỏi: Đâu là những lĩnh vực kinh tế mũi nhọn mà Việt Nam có thể làm tốt hơn các nước khác trong nền kinh tế toàn cầu hóa hiện nay? Trung Quốc đã khẳng định được vị thế của mình về sản xuất hàng hóa giá rẻ.

Ấn Độ đã trở thành trung tâm công nghệ tin học (IT) và các dịch vụ dựa trên nền tảng IT thứ hai sau Mỹ. Việt Nam đã thất bại trong hầu hết các chương trình trọng điểm về công nghiệp ô tô, đóng tàu biển và phát triển kinh tế biển, các tham vọng về IT cũng đã "xẹp" xuống rất nhiều so với trước đây.

Kinh tế Việt Nam vẫn là nền kinh tế gia công với hàm lượng chất xám và giá trị gia tăng thấp.

Trong khi nhà nước tiếp tục thúc đẩy quá trình cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước và rút dần khỏi các hoạt động kinh doanh thuần túy, các nguồn tài nguyên cũng cạn kiệt dần, các nhà đầu tư tư nhân của Việt Nam sẽ là người trả lời câu hỏi đâu là những lĩnh vực kinh tế mũi nhọn thực sự của Việt Nam và biến thành hiện thực. Chắc chắn đó không phải là BĐS.

Tiễn năm Nhâm Thìn, một năm không mấy tốt đẹp đối với các doanh nghiệp và doanh nhân Việt Nam, thiết nghĩ cái bổ ích nhất mà nó để lại là những bài học.

Nếu các doanh nhân của chúng ta biết mổ xẻ tốt những bài học đó để điều chỉnh mang tính bước ngoặt cho năm Quý Tỵ trở đi thì không có học phí nào là quá đắt, mọi chi phí cho những bài học đó đều có thể hoàn vốn và có lãi.

(Báo Tiền Phong, ngày 10-02-2013)

Can thiệp thị trường thời “bão” giá



Việt Nam đang trải qua giai đoạn có những biến động giá lớn, nói cụ thể hơn là những biến động tăng giá lớn. Giá cả một số hàng hóa quan trọng như điện, nước, xăng dầu đã tăng đáng kể trong thời gian qua.

LƯỜNG HẾT “BẢN NĂNG GỐC”

Thị trường là một thực thể thiên biến vạn hóa, thường linh hoạt và sáng tạo hơn rất nhiều so với những gì cơ quan quản lý có thể hình dung và các biện pháp can thiệp thị trường cơ quan quản lý có thể nghĩ ra. Đơn cử vấn đề lãi suất tiền gửi tiết kiệm.

Để thu hút tiền gửi, nhiều ngân hàng đã tung ra sản phẩm lãi suất linh hoạt, người gửi tiền được rút hết tiền trước khi hết kỳ hạn gửi tiền nhưng vẫn được hưởng lãi mức lãi suất quy định cho số ngày gửi tiền thực tế thay vì phải hưởng lãi suất không kỳ hạn.

Theo một số mục tiêu can thiệp thị trường tiền tệ, gần đây Ngân hàng nhà nước quy định nếu người gửi tiền rút tiền trước khi hết kỳ hạn thì chỉ được hưởng lãi suất không kỳ hạn. Gần như ngay lập tức, một số ngân hàng thương mại đã tăng lãi suất không kỳ hạn lên 8-9%/năm thay vì 3-4% như trước đây.

Bằng quy định mới, Ngân hàng nhà nước muốn các ngân hàng quay về cơ chế lãi suất cũ (trước khi họ tung ra sản phẩm lãi suất linh hoạt). Trong khi đó, bằng việc tăng lãi suất không kỳ hạn lên cao, các ngân hàng thương mại có vẻ muốn làm sao để quy định mới của Ngân hàng nhà nước tác động không nhiều đến tình hình, kết quả kinh doanh của họ (so với khi họ áp dụng lãi suất linh hoạt).

Khi một quyết định quản lý – theo chủ ý hoặc vô tình – gây bất lợi cho một số đối tượng quản lý, theo “bản năng gốc”, họ sẽ tìm mọi cách hạn chế, thậm chí vô hiệu hóa, tác động của quyết định quản lý, kể cả bằng sáng tạo kinh doanh, tranh chấp pháp lý, tệ hơn nữa là lách luật hoặc bất chấp luật.

Mới chỉ xuất hiện ý định cấm kinh doanh vàng miếng, đã có người nghĩ ngay: liệu lấy vàng miếng đục lỗ xâu một cái dây qua thì có được coi là vòng vàng (là vàng trang sức được phép kinh doanh)? Quả thực là đồ trang sức cũng có những thứ trông rất kỳ quái, ai khẳng định là vòng vàng kiểu này không phải là đồ trang sức?

Những suy nghĩ và hành động sáng tạo kiểu như thế rất nhiều, các nhà quản lý càng

hình dung được nhiều (hoặc ít) khả năng, cách thức phản ứng của thị trường thì tính khả thi và hiệu quả của các quyết định quản lý càng cao (hoặc thấp).

Để không còn bão giá, có người đặt vấn đề thoạt nghe thì thấy hợp lý: *Mỗi chợ đều có ban quản lý chợ, có quy định về niêm yết giá. Nếu cơ quan quản lý chức năng kết hợp với ban quản lý chợ, kiểm soát và xử phạt thật nặng những tiểu thương đầu cơ, tăng giá, thì chắc chắn phần nào kiểm soát được giá cả, hạn chế việc tăng giá vô tội vạ.*

Giá như làm quản lý nhà nước đơn giản được như vậy! Cũng mong sao quản lý nhà nước đừng bao giờ đơn giản kiểu như vậy! Kể cả trong thời kỳ bao cấp, khi nhà nước quyết định giá cả hầu hết mặt hàng lương thực, thực phẩm và hàng tiêu dùng (gây ra sự khan hiếm hàng hóa) thì nhà nước cũng chưa bao giờ kiểm soát được giá cả hàng hóa ở chợ.

Không ai có thể buộc tiểu thương phải bán cân gạo, cân thịt, bó rau... theo giá này, giá nọ, nếu tăng giá thì sẽ phạt tiền hoặc đuổi họ ra khỏi chợ cả. Chẳng có triết lý quản lý kinh tế và cơ sở pháp lý nào để làm những việc như vậy.

SỬ DỤNG NHIỀU HƠN CÔNG CỤ QUẢN LÝ THỊ TRƯỜNG

Trong những năm gần đây, các cơ quan quản lý nhà nước đã rất cố gắng quản lý tốt giá một số mặt hàng nhạy cảm như sữa bột, thuốc tân dược nhập ngoại. Nhiều biện pháp như đăng ký, niêm yết giá đối với các mặt hàng này đã được đưa ra, nhưng kết quả xem ra vẫn còn khiêm tốn. Phải chăng cơ sở pháp lý của các biện pháp này chưa mạnh? Phải chăng hình thức, mức độ xử lý vi phạm theo các biện pháp này chưa đủ mức răn đe?

Có lẽ cần phải sử dụng nhiều hơn nữa các công cụ quản lý thị trường và can thiệt thị trường bằng luật, cụ thể là Luật Cạnh tranh, thay vì biện pháp hành chính.

Có hay không có việc các hãng sữa, hãng dược nước ngoài (hoặc các nhà phân phối của họ) vi phạm các điều cấm về thỏa thuận hạn chế cạnh tranh theo Điều 9? Có hay không có việc các hãng sữa, hãng dược nước ngoài (hoặc các nhà phân phối của họ) vi phạm các điều cấm về lạm dụng vị trí thống lĩnh thị trường theo Điều 13 (khi một doanh nghiệp có thị phần từ 30% trở lên, hai doanh nghiệp có tổng thị phần từ 50% trở lên, ba doanh nghiệp có tổng thị phần từ 65% trở lên, bốn doanh nghiệp có tổng thị phần từ 75% trở lên)?

Có hay không việc các hãng sữa, hãng dược nước ngoài (hoặc các nhà phân phối của họ) vi phạm các điều cấm về tập trung kinh tế theo Điều 18 (cấm tập trung kinh tế nếu thị phần kết hợp của các doanh nghiệp tham gia tập trung kinh tế chiếm trên 50% trên thị trường liên quan)?

Không riêng gì đối với sữa bột, thuốc tân dược, mà đối với tất cả hàng hóa, dịch vụ khác, việc quản lý, can thiệp thị trường bằng các công cụ luật không những có cơ sở pháp lý chặt chẽ, mà còn cho phép xử lý vi phạm bằng những hình thức, mức độ có tính răn đe cao hơn nhiều (từ phạt tiền tối đa đến 10% tổng doanh thu của tổ chức, cá nhân vi phạm trong năm

tài chính trước năm vi phạm, cho đến việc truy tố, bỏ tù những cá nhân liên quan). Nhưng đồng thời, cũng phải thấy rằng nếu doanh nghiệp, cá nhân khi quyết định giá hàng hóa, dịch vụ không hề vi phạm luật pháp cạnh tranh và các quy định pháp luật khác thì rất khó can thiệp và không nên can thiệp.

Không người dân nào muốn giá cả tăng và sức mua của gia đình mình bị giảm đi, nhưng cũng không ai muốn quay trở lại thời bao cấp khan hiếm hàng hóa. Kinh tế thị trường không hoàn hảo, nhưng chưa có mô hình kinh tế nào tiên tiến hơn nó.

Cần tiếp tục tuân thủ tối đa các nguyên lý thị trường trong hoạt động quản lý, tạo điều kiện cho thị trường được vận hành tự do, hiệu quả theo đúng các nguyên lý và giá trị của nó, song song với việc áp dụng các chính sách đảm bảo tốt hơn an sinh và công bằng xã hội. Một chính sách xã hội có khi tích hợp thẳng được vào chính sách kinh tế, cũng nhiều khi không thể tích hợp vào được, đôi khi việc cố tích hợp bằng được có thể nguy hiểm.

(Báo Tiền Phong, ngày 11-4-2011)

“Xe container” nợ xấu chắn ngang đường



Dù đã thấy những dấu hiệu khả quan nhưng nền kinh tế vẫn đang trong giai đoạn khó khăn và trì trệ. Thậm chí, nhiều chuyên gia còn cảnh báo Việt Nam có thể mất hẳn một thập kỷ phát triển vì nợ xấu. Góp thêm ý kiến để gỡ khó cho nền kinh tế, xin giới thiệu loạt bài viết: “Những biện pháp “phá băng” cho nền kinh tế” của TS. Lương Hoài Nam.

ĐÃ THẤY NÚT CỦA CUỘN CHỈ RỐI

Kinh tế Việt Nam đang trải qua một giai đoạn rất rối. Với hơn 1 triệu tỷ đồng dư nợ tín dụng liên quan đến bất động sản (BĐS), nhưng thị trường BĐS bị “đóng băng”, các doanh nghiệp BĐS không thể phát triển được dự án, không bán được hàng, do vậy không có tiền trả nợ ngân hàng đúng hạn.

Các doanh nghiệp vật liệu xây dựng không bán được hàng cho các doanh nghiệp BĐS, cũng không có tiền trả nợ ngân hàng. Nhiều doanh nghiệp sản xuất khác cần vay tiền ngân hàng, nhưng không vay được do ngân hàng thiếu nguồn tiền, hoặc do lãi suất quá cao làm cho bài toán kinh doanh của người đi vay bất khả thi, sản xuất cũng lỗ, không sản xuất cũng lỗ vì phải duy trì nhà xưởng, bộ máy.

Nhiều người lao động bị giảm thu nhập, phải cắt giảm chi tiêu, mua sắm, du lịch... làm cho đầu ra của các doanh nghiệp bị thu hẹp. Các hãng hàng không, công ty du lịch, trung tâm mua sắm... hết thảy đều lâm vào tình cảnh khó khăn. Một vòng kim cô, luẩn quẩn, kiểu một người bị ốm nên không đủ sức lao động, bị giảm thu nhập, thiếu tiền bồi dưỡng, thuốc thang, càng ngày càng ốm thêm.

Tuy nhiên, nếu xem nền kinh tế hiện nay như một cuộn chỉ rối thì kỳ họp Quốc hội khóa 13 đã chỉ ra rất chính xác các nút gỡ rối ở đâu. Đó là tập trung “phá băng” thị trường BĐS, lành mạnh hóa hệ thống ngân hàng, hai nội dung liên quan rất chặt chẽ với nhau và với “cục máu đông” nợ xấu trên dưới 250 nghìn tỷ đồng.

Khoản dư nợ hơn 1 triệu tỷ đồng (xấp xỉ 50% GDP Việt Nam) trong ngành “BĐS bất động” giống như một quả núi buộc vào chân nền kinh tế, làm nó khó mà “cựa quậy” được. Thực tiễn thế giới cho thấy không một nền kinh tế nào có thể phát triển thuận lợi khi thị trường BĐS bị khủng hoảng, đơn giản vì tài sản của các doanh nghiệp và người dân nằm trong BĐS quá nhiều.

Còn trên thị trường tín dụng, khoản nợ xấu 250 nghìn tỷ đồng chẳng khác gì một chiếc xe container kềnh càng chết máy nằm giữa ngã tư đường, các luồng giao thông đều tắc nghẽn, bằng mọi cách cần phải "bứng" nó đi.

BỨNG CÁI "XE CONTAINER NỢ XẤU" THẾ NÀO?

Cái xe container rất to và nặng, muốn "bứng" nó thì phải cần vừa có lực, vừa có cách, thiếu một trong hai yếu tố này (hoặc thiếu cả hai) thì không làm được. Trong lĩnh vực giải quyết nợ xấu ở bất kỳ quốc gia nào, lực đều là tiền, còn cách thì các quốc gia có các cách khác nhau, tùy điều kiện, bối cảnh, kết cấu cụ thể của nền kinh tế.

Trong trường hợp Việt Nam, Ngân hàng nhà nước đã đúng trong việc đề xuất thành lập công ty mua bán nợ quốc gia với tổng vốn 100 nghìn tỷ đồng. Giải quyết nợ xấu bằng công ty mua bán nợ là cách được nhiều quốc gia sử dụng thành công, còn con số 100 nghìn tỷ đồng được nhiều chuyên gia trong nước và quốc tế coi là một lực đủ cho tình hình nợ xấu hiện nay.

Lý thuyết mua bán nợ xấu không có gì phức tạp. Tuy nhiên, trong bối cảnh Việt Nam, một số vấn đề sau đây cần phải tính đến để đảm bảo tính hiệu quả của đề án:

Tính minh bạch, công tâm trong đàm phán mua, bán nợ. Giá mua, bán một khoản nợ cụ thể có thể nằm bất kỳ ở mức nào giữa 0,1 đồng đến 0,99 đồng cho 1,0 đồng nợ, tùy thuộc chất lượng của khoản nợ. Nếu khoản nợ có tài sản đảm bảo, tình hình kinh doanh của con nợ khả quan thì giá mua và giá bán lại khoản nợ cao, và ngược lại.

Trong thời gian đầu, KAMCO (công ty mua bán nợ của chính phủ Hàn Quốc thành lập trong cuộc khủng hoảng kinh tế – tài chính cuối thập kỷ 90) cũng bị "hớ" khi trả giá mua nợ quá cao so với giá thị trường, sau đó họ đã rút kinh nghiệm để đàm phán giá mua nợ tốt hơn. Tổng cộng, trong thời gian hoạt động của mình, KAMCO mua được 110,1 tỷ won nợ xấu với giá 39,8 nghìn tỷ won (trung bình, trả 36 xu cho 1,0 đồng nợ), bán được 65,9 nghìn tỷ won nợ xấu lấy 31,1 nghìn tỷ won (trung bình, bán giá 47 xu cho 1,0 đồng nợ). Sau đó, KAMCO được giải thể, bán các quyền lợi, nghĩa vụ còn lại cho một ngân hàng thương mại. Sau khi tính hết các chi phí hoạt động, KAMCO không lãi, cũng không lỗ, việc giải quyết nợ xấu ở Hàn Quốc thông qua KAMCO được đánh giá là thành công.

Khi ngân hàng bán nợ với giá chiết khấu (có thể rất cao), hoặc khi ngân hàng thực hiện việc xóa nợ vì khoản nợ không thể thu hồi được một xu nào, ngân hàng buộc phải báo cáo giảm lợi nhuận, thậm chí phải báo cáo lỗ, ảnh hưởng đến khả năng chi trả cổ tức cho các cổ đông. Khi đó, trong ngân hàng rất dễ xảy ra việc vận động lật đổ lãnh đạo. Lãnh đạo ngân hàng thường là cổ đông chiếm một ít cổ phần (thường dưới 10%), hoặc chỉ là người làm thuê, vị trí của họ có không ít người nhòm ngó và chỉ chờ tìm được cơ hội, lý do "dùng được" là ra tay. Điều này làm cho lãnh đạo ngân hàng rất "ngán" xử lý nợ xấu, kể cả những khoản nợ xấu do người trước để lại.

Trong số các khoản nợ xấu của ngân hàng, có thể có các vi phạm các quy định về tín dụng trong việc định giá tài sản thế chấp, thẩm định kế hoạch kinh doanh và hồ sơ vay vốn, mức lãi suất… Khi mua bán nợ, ngân hàng buộc phải cung cấp hồ sơ, tài liệu vay nợ cho công ty mua bán nợ. Nếu không có chính sách, cơ chế phù hợp, điều này dễ làm phát sinh rủi ro giao dịch nợ trước đây của ngân hàng bị hình sự hóa, lãnh đạo và các cán bộ chuyên môn phải chịu trách nhiệm cá nhân. Nếu lãnh đạo ngân hàng lo ngại giao dịch vay nợ bị hình sự hóa khi cung cấp hồ sơ, tài liệu cho công ty mua bán nợ thì không đời nào họ chào bán khoản nợ.

Ba vấn đề thực tiễn trên đây chưa được đề cập với các chuyên gia trong và ngoài nước về đề án công ty mua bán nợ. Chúng rất quan trọng đối với đề án này, cần hình dung trước và có các cách giải quyết phù hợp, nếu không thì hoạt động của công ty mua bán nợ sẽ gặp khó khăn.

Cũng cần phải xác định rõ việc mua, bán nợ giữa công ty mua bán nợ và ngân hàng là giao dịch tự nguyện, "thuận mua, vừa bán", không có sự áp đặt hành chính hoặc pháp lý. Ngoài ra, một số vấn đề liên quan đến thủ tục, thẩm quyền giải quyết tài sản thế chấp, tái cấu trúc doanh nghiệp… cũng cần nghiên cứu và có chính sách, cơ chế hiệu quả. Công ty mua bán nợ mua khoản nợ rồi mà không xử lý tiếp được với con nợ thì rất gay go.

(VietnamNet, ngày 01-12-2012)

Gỡ ba nút thắt "phá băng" cho bất động sản



Việc "phá băng" thị trường bất động sản có thể thực hiện được thông qua việc điều chỉnh cơ chế tiền sử dụng đất và áp dụng các chính sách hữu hiệu khuyến khích các loại hình nhà ở vừa túi tiền, bao gồm cả các loại hình nhà ở xã hội như Quốc hội đã nêu.

Xin giới thiệu tiếp bài hai trong loạt bài "Những biện pháp "phá băng" cho nền kinh tế" của TS. Lương Hoài Nam.

GIẢM THỜI GIAN "CHẠY" DỰ ÁN

Thứ nhất, cơ chế tiền sử dụng đất hiện hành theo Thông tư 93/2011/TT-BTC (sửa đổi, bổ sung Thông tư 117/2004/TT-BTC hướng dẫn thi hành Nghị định 198/2004/NĐ-CP) là một trong những nguyên nhân gây nên sự bế tắc, đình trệ các dự án bất động sản (BĐS), uy hiếp khả năng tồn tại của hàng loạt doanh nghiệp BĐS, tăng nợ xấu của hệ thống ngân hàng, gây bất ổn kinh tế vĩ mô.

Điểm bất cập của cơ chế Thông tư 93 (mục 1.5.1) về nguyên tắc, cách thức tính tiền sử dụng đất theo "giá chuyển nhượng quyền sử dụng đất thực tế trên thị trường trong điều kiện bình thường" làm cho cả các doanh nghiệp BĐS và các cơ quan nhà nước liên quan lâm vào tình thế bị động, không thể tính toán, dự báo được tiền sử dụng đất sẽ là bao nhiêu cho một dự án BĐS cụ thể.

Thời gian từ thời điểm lập dự án trình các cơ quan có thẩm quyền đến thời điểm tính tiền sử dụng đất kéo dài nhiều năm (dự án nhỏ 2-3 năm, dự án trung bình 4-5 năm, dự án lớn 7-8 năm, cá biệt có những dự án hai thời điểm này cách nhau 10-20 năm như Khu đô thị Phú Mỹ Hưng ở thành phố Hồ Chí Minh). Doanh nghiệp khi quyết định đầu tư một dự án BĐS cần tính toán được giá thành sản phẩm BĐS và đối chiếu với giá bán dự kiến xem khả năng lãi lỗ thế nào. Tuy nhiên, theo cơ chế Thông tư 93 về tiền sử dụng đất (cấu thành giá thành sản phẩm BĐS) thì doanh nghiệp không thể tính được giá thành sản phẩm hình thành trong tương lai là bao nhiêu để quyết định đầu tư.

Doanh nghiệp phải lập hồ sơ xin dự án, thiết kế quy hoạch, tiến hành đền bù giải phóng mặt bằng, thực hiện tái định cư, xây dựng cơ sở hạ tầng... trong nhiều năm, với các khoản chi phí khổng lồ, sau đó mới lập hồ sơ xin đóng tiền sử dụng đất.

Tiếp đó, theo Thông tư 93, "Sở Tài chính thuê tổ chức có chức năng thẩm định giá xác

định giá đất; trên cơ sở giá đất do Tổ chức thẩm định giá xác định, Sở Tài chính chủ trì phối hợp với Sở Tài nguyên và Môi trường, Cục Thuế và cơ quan có liên quan thẩm định trình Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định tính thu tiền sử dụng đất cho từng trường hợp cụ thể." Rồi thông báo cho doanh nghiệp số tiền sử dụng đất phải đóng. Số tiền sử dụng đất được xác định theo cách này có thể cao đến mức làm cho dự án đầu tư theo ý đồ, quy hoạch phát triển ban đầu hoàn toàn mất tính khả thi về thị trường. Nếu doanh nghiệp đóng tiền sử dụng đất thì cũng không đầu tư tiếp được (giá thành quá cao so với khả năng chấp nhận của thị trường), nhưng chậm đóng tiền sử dụng đất thì dự án có thể bị thu hồi sau khi doanh nghiệp đã phải bỏ ra rất nhiều chi phí trong giai đoạn trước (thiết kế quy hoạch, đền bù giải phóng mặt bằng, tái định cư, xây dựng cơ sở hạ tầng...).

Doanh nghiệp BĐS bị lâm vào vòng luẩn quẩn, tiến thoái lưỡng nan, dự án đầu tư bị đình trệ không triển khai tiếp được, vốn bị đọng, nợ ngân hàng đến hạn không trả được.

GIẢM TIỀN ĐẤT CHO DỰ ÁN

Việc thay thế cơ chế khung giá đất do Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố ban hành (áp dụng trước năm 2006) bằng cơ chế "giá chuyển nhượng quyền sử dụng đất thực tế trên thị trường trong điều kiện bình thường" trên thực tế là một bước tụt lùi.

Khác với các loại hàng hóa khác, giá đất có biên độ giao động rất lớn. Hai lô đất sát cạnh nhau, với các điều kiện khác cơ bản như nhau, nhưng một lô giáp sông, lô kia giáp khu rác thải thì giá của hai mảnh đất này rất khác nhau. Cùng một lô đất, nếu thuê các tổ chức định giá độc lập thì kết quả định giá của các tổ chức khác nhau cũng luôn luôn khác nhau, thậm chí lệch nhau 1,5-2 lần, cho nên nhiều khi Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố không thể quyết định được giá nào là "giá thị trường" của lô đất. Thực tế này đồng thời cũng làm phát sinh nguy cơ tiêu cực về tiền sử dụng đất từ cả hai phía.

Một điểm bất cập khác của cơ chế tiền sử dụng đất hiện hành là, mặc dù theo nguyên tắc doanh nghiệp trả giá đất theo "giá thị trường", nhưng nhà nước lại không cho phép khấu trừ hàng loạt chi phí thực tế của doanh nghiệp (tiền hỗ trợ, đền bù ngoài phương án bồi thường; tiền đền bù phần đất hạ tầng công cộng; chi phí vốn; chi phí quản lý...), vì vậy tổng chi phí thực tế mà doanh nghiệp chi cho lô đất dự án cao hơn nhiều so với mức được khấu trừ theo quy định.

Nên xem xét ban hành cơ chế mới, theo đó quy định tiền sử dụng đất ở mức 10-20% khung giá đất nhà nước, ổn định trong 5 năm và có biên độ điều chỉnh tối đa cho giai đoạn tiếp theo được công bố công khai để các doanh nghiệp chủ động tính toán bài toán đầu tư của họ. Ngoài ra, trong điều kiện thị trường vốn vẫn còn nhiều khó khăn, có thể nghiên cứu việc cho phép các doanh nghiệp BĐS trả tiền sử dụng đất bằng sản phẩm (đất sạch hoặc sản phẩm nhà ở).

Đất đai là hàng hóa "siêu đặc biệt" thuộc độc quyền nhà nước. Về nguyên tắc quản lý vĩ mô, giá các hàng hóa thuộc độc quyền nhà nước phải do nhà nước quyết định và được bình

ổn, không thể để thả nổi theo thị trường, ảnh hưởng dây chuyền đến giá các hàng hóa khác, gây bất ổn định vĩ mô.

Việc quy định tiền sử dụng đất theo phần trăm khung giá đất nhà nước hoàn toàn phù hợp với các nguyên tắc, quy định của Luật giá 2012.

Trong đợt khủng hoảng thị trường BĐS từ năm 2010 đến nay, các sản phẩm BĐS bị tồn đọng (chưa bán được, hoặc đã được bán nhưng chưa được sử dụng), chủ yếu là các loại sản phẩm căn hộ và nhà đất (biệt thự, nhà phố) cao cấp, diện tích lớn, vượt quá sức mua của đông đảo người dân. Trong khi đó, các loại sản phẩm giá trung bình, diện tích trung bình (affordable housing – nhà ở vừa túi tiền) thì người dân vẫn có nhu cầu rất lớn và có khả năng mua, nhưng nguồn cung các loại sản phẩm nhà ở này lại hạn chế. Hai lý do chính là:

Việc giá đất tăng (trong đó có tiền sử dụng đất tăng do Nghị định 69 và các Thông tư 117, 93) đẩy các doanh nghiệp BĐS về phía các sản phẩm cao cấp dành cho các đối tượng người mua nhiều tiền (để dự án có thể đạt hiệu quả đầu tư mong đợi). Ở Việt Nam số người này vốn còn ít, khi nền kinh tế gặp khủng hoảng thì lại càng ít hơn nữa. Đây là nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng tồn đọng hơn 100,000 căn hộ cao cấp (xây xong nhưng chưa bán được) trong cả nước.

TẬP TRUNG PHÁT TRIỂN NHÀ Ở VỪA TIỀN

Các cơ chế, chính sách hiện hành của nhà nước không có sự hỗ trợ, khuyến khích cho các loại sản phẩm nhà ở vừa túi tiền. Thậm chí, đầu tư căn hộ thương mại vừa túi tiền còn khó khăn hơn cho doanh nghiệp BĐS trong việc xin duyệt các thông số quy hoạch (hạn chế mật độ dân số, hạn chế diện tích căn hộ thương mại tối thiểu 45 m²...).

Để khuyến khích các doanh nghiệp BĐS đầu tư các dự án nhà ở vừa túi tiền, phù hợp với thực trạng nền kinh tế và thu nhập người dân Việt Nam, nhà nước nên ban hành một số chính sách hỗ trợ, khuyến khích đối với các doanh nghiệp BĐS và người mua nhà, cụ thể:

Cho phép các doanh nghiệp BĐS có năng lực, kinh nghiệm đầu tư nhà ở vừa túi tiền (diện tích tối đa 70 m²/căn), bằng diện tích tối đa quy định cho nhà ở dành cho người thu nhập thấp trên quỹ đất 20% dành cho nhà ở xã hội (các dự án từ 10 ha trở lên) trên dự án của mình và của các chủ đầu tư khác.

Hiện nay thực trạng sử dụng quỹ đất 20% dành cho nhà ở xã hội khá lãng phí. Các doanh nghiệp BĐS không mặn mà với chương trình nhà ở cho người có thu nhập thấp, học sinh, sinh viên, công nhân... Đến nay, kết quả phát triển nhà ở xã hội rất khiêm tốn, cho thấy chương trình này cần được "xã hội hóa" một cách thực sự, mang lại hiệu quả đầu tư hợp lý bằng các chính sách hỗ trợ thiết thực, trực tiếp của nhà nước cho các doanh nghiệp BĐS và người mua nhà thì mới có thể thành công.

Khi cho phép các doanh nghiệp BĐS được quyền khai thác quỹ đất 20% để phát triển

nhà ở vừa túi tiền, nhà nước có thể quy định cụ thể diện tích tối thiểu, diện tích tối đa, giá bán tối đa (theo địa bàn), đối tượng mua nhà, hình thức, mức độ hỗ trợ chủ đầu tư và người mua nhà... phù hợp với các chính sách an sinh xã hội của nhà nước

- Miễn hoàn toàn hoặc tối thiểu giảm 50% tiền sử dụng đất cho các dự án căn hộ có diện tích trung bình tối đa 70 m^2/căn.

Nếu nhà nước giảm 50% tiền sử dụng đất cho chủ đầu tư dự án nhà ở vừa túi tiền thì 50% tiền sử dụng đất còn lại nhà nước có thể sử dụng để trợ giá trực tiếp đến tận người mua nhà theo các tiêu chí của nhà nước quy định và danh sách được chủ đầu tư duyệt (đối với các dự án nhà ở xã hội theo Nghị quyết 18 thì nhà nước miễn 100% tiền sử dụng đất).

- Ưu tiên cung cấp các nguồn tín dụng lãi suất thấp cho cả chủ đầu tư và người mua nhà đối với các dự án nhà ở vừa túi tiền (diện tích tối đa 70 m^2/căn).

- Quy định trách nhiệm của chính quyền địa phương là hỗ trợ mạnh mẽ các doanh nghiệp BĐS khi đầu tư các dự án nhà ở vừa túi tiền (diện tích tối đa 70 m^2/căn) trong việc xét duyệt dự án, thông số quy hoạch, cấp phép xây dựng (kể cả các dự án mới và các dự án chuyển đổi từ căn hộ cao cấp, trung cấp sang căn hộ “vừa túi tiền”).

Đặc biệt, áp dụng chung diện tích tối thiểu nhà ở thương mại và nhà ở xã hội.

Hiện tại diện tích tối thiểu nhà ở thương mại là 45 m^2/căn, nhà ở xã hội là 30 m^2/căn. Nên quy định chung cho cả hai loại nhà ở là 20 m^2/căn. Mỹ, Nhật Bản, Trung Quốc, Ấn Độ và các nước khác vẫn cho phép xây dựng căn hộ hiện đại nhưng có diện tích nhỏ dành cho người độc thân, vợ chồng mới cưới..., Việt Nam ta không nhất thiết phải “chơi trội”. Về vấn đề này, trong một cuộc họp gần đây về vấn đề BĐS, Thủ tướng Chính phủ đã có ý kiến cần phải khuyến khích các dự án căn hộ nhỏ phù hợp với túi tiền của người dân, các địa phương không nên lấy lý do tắc đường, thiếu trường học, bệnh viện... để cản trở các dự án căn hộ diện tích nhỏ.

(VietnamNet, ngày 02-12-2012)

Tiền mặt đang ở đâu?



Các doanh nghiệp kêu thiếu tiền, nhà đầu tư cũng cạn tiền mặt, ngân hàng căng thẳng thanh khoản. Vậy tiền đi đâu và đang ở đâu? Đây là câu hỏi đang được rất nhiều người quan tâm. Xin giới thiệu bài viết thứ ba trong loạt bài về bài "Những biện pháp "phá băng" cho nền kinh tế" của TS. Lương Hoài Nam.

Lâu nay tồn tại cách hiểu không hoàn toàn chính xác là tiền bị "chôn" trong bất động sản. Thực tế thì không phải như vậy. Nếu "đào bới" một dự án bất động sản dở dang, sẽ không tìm thấy bất kỳ một đồng tiền mặt nào ở đó cả; chỉ có đất, sắt thép, xi măng, các sản phẩm tồn kho... với giá trị sổ sách của chúng mà thôi, còn tiền mặt không nằm ở đó.

Về nguyên tắc, với một lượng tiền mặt (kể cả ngoại tệ và vàng) đã được đưa vào lưu hành, tại một thời điểm, chúng chỉ có thể nằm ở nhà nước, ở các doanh nghiệp (kể cả tiền gửi của doanh nghiệp ở ngân hàng) và ở trong dân (kể cả tiền gửi của người dân ở ngân hàng). Nếu giả định tổng giá trị tiền mặt là một con số cố định thì nó chỉ dịch chuyển giữa ba chủ nhân này.

Theo những gì có thể cảm nhận được, lượng tiền mặt nằm ở nhà nước và các doanh nghiệp đang bị thiếu hụt (so với trước). Nếu điều này là đúng thì lượng tiền mặt đang nằm ở trong dân đã tăng lên (trong tổng số tiền mặt coi là cố định). Nhìn vào thực tế từng gia đình, điều này cũng logic: khi người dân hạn chế đầu tư vào BĐS, thị trường chứng khoán, cổ phần của các doanh nghiệp chưa niêm yết, việc họ giữ (hoặc gửi ngân hàng) tiền đồng, vàng, ngoại tệ là đương nhiên.

Vấn đề là làm thế nào để người dân sẵn sàng đưa tiền vào các hoạt động đầu tư để nền kinh tế sôi động trở lại, thay vì giữ tiền một cách thụ động như hiện nay (chưa nói đến chuyện chuyển tiền, đầu tư ra nước ngoài)? Điều này chỉ có thể xảy ra khi việc người dân bỏ tiền ra đầu tư có rủi ro ít, cơ hội lợi nhuận nhiều, khi giá bất động sản, giá cổ phiếu đi lên một cách bền vững bằng các tác động hiệu quả của nhà nước. Đã có thời, dù làm tốt hay làm chưa tốt, kiểu gì cũng có lãi, còn bây giờ kể cả làm tốt thì vẫn bị lỗ, nhiều người không dám bỏ tiền ra đầu tư kinh doanh nữa.

Để thu hút được tiền của người dân vào các hoạt động kinh tế tích cực, bên cạnh các giải pháp chấn hưng thị trường bất động sản, chứng khoán, cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh, còn một hướng nữa là đẩy mạnh cổ phần hóa các doanh nghiệp nhà nước (DNNN) với các điều kiện thuận lợi cho người đầu tư. Nếu làm tốt việc này, người dân sẽ bỏ tiền ra thay vì cất giữ.

Theo TS. Nguyễn Đình Cung, Phó Viện trưởng Viện quản lý kinh tế Trung ương, tính đến cuối năm 2010, số các doanh nghiệp nhà nước sở hữu 100% chỉ chiếm 0,3% tổng số doanh nghiệp hoạt động trong nền kinh tế tại cùng thời điểm. Tuy nhiên, các doanh nghiệp này chiếm tới 40% tổng số vốn kinh doanh, 30% tổng số tín dụng, 45% tổng giá trị tài sản của khu vực doanh nghiệp nói chung. Theo các số liệu khác, tổng số các DNNN chưa cổ phần hóa hiện nay còn trên dưới 5000 doanh nghiệp. Điều đó cho thấy nếu việc cổ phần hóa DNNN được thúc đẩy, nhà nước có thể thu từ trong dân về một số tiền khổng lồ, một phần có thể được sử dụng ngược lại cho các chương trình tái cơ cấu kinh tế (ví dụ, đầu tư cho công ty mua bán nợ).

Tuy nhiên, thực tế cho thấy trong những năm gần đây, tiến trình cổ phần hóa diễn ra rất chậm chạp, kế hoạch cổ phần hóa thường xuyên không hoàn thành, chủ yếu bị ách tắc do cơ chế. Các quy định hiện hành về cổ phần hóa DNNN đặt nặng trọng tâm vào việc định giá doanh nghiệp, làm sao mang về khoản thu tối đa cho nhà nước, trong nhiều trường hợp quy định nhà nước tiếp tục chiếm cổ phần chi phối (51% trở lên). Điều này có lợi về mặt kinh tế cho nhà nước, nhưng khó cho doanh nghiệp và kém hấp dẫn đối với dân là những người đầu tư.

Nhìn lại quá trình cổ phần hóa DNNN ở các nền kinh tế chuyển đổi, có thể thấy các nước Đông Âu (Tiệp Khắc, Hungary, Ba Lan, Bulgaria...) thực hiện việc cổ phần hóa DNNN được thực hiện rất đơn giản, nhanh gọn, nhiều doanh nghiệp nhà nước nhỏ ở các nước này thậm chí được “biếu không” cho người lao động theo các tiêu chí do nhà nước quy định. Đến nay, ở các nước này hầu như không còn DNNN hoạt động trong các ngành nghề kinh doanh thuần túy, chỉ còn một số ít các DNNN trong các lĩnh vực hạ tầng, công ích. Cách cổ phần hóa DNNN ở các nước Đông Âu giúp cải thiện đáng kể hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp, tăng nguồn thu thuế, hình thành các thị trường chứng khoán rất nhanh, với hàng hóa đa dạng, quy mô giao dịch lớn. Trong khi cách cổ phần hóa DNNN ở Nga và các nước Liên-xô cũ đã tạo ra hàng loạt các đại gia tỷ phú đô-la trong số những người giàu nhất thế giới thì điều này hoàn toàn không xảy ra ở các nước Đông Âu, nơi tầng lớp trung lưu đã và đang là động lực phát triển kinh tế – xã hội.

Quay trở lại vấn đề cổ phần hóa DNNN ở nước ta, trong tình hình hiện nay, nên thúc đẩy mạnh quá trình cổ phần hóa DNNN. Có lẽ nên coi các mục tiêu tái cơ cấu sở hữu để các doanh nghiệp hoạt động hiệu quả hơn, đóng góp ngân sách cao hơn, thu hút tiền đầu tư từ trong dân nhiều hơn quan trọng không kém việc thu nhiều tiền về cho nhà nước từ việc cổ phần hóa. Nói cho cùng, tài sản của dân cũng là tài sản của nhà nước, của xã hội, quan trọng là chúng được sử dụng một cách tích cực để tạo nên sự thịnh vượng chung. Trong việc cổ phần hóa DNNN, nếu nhà nước “khôn” với dân thì dân cũng “khôn lại” với nhà nước, không hợp lực với nhau được.

(VietnamNet, ngày 03-12-2012)

Doanh nghiệp nhà nước và nguy cơ “tài chính Ponzi”



Thời gian qua, Chính phủ, Quốc hội, các nhà kinh tế và báo chí đã có nhiều phân tích, mổ xẻ nguyên nhân kinh doanh thua lỗ dẫn đến vỡ nợ và nguy cơ phá sản của một số doanh nghiệp nhà nước lớn. Điểm chung là các doanh nghiệp này đều vay vốn ở quy mô rất lớn so với vốn sở hữu của họ. Việc vay vốn được thực hiện thông qua ngân hàng hoặc phát hành trái phiếu nội địa, quốc tế.

Việc doanh nghiệp phát triển một phần bằng vốn vay là phổ biến, hiếm có ai hoàn toàn dựa vào vốn chủ sở hữu. Tuy nhiên, khi lãi suất vay vốn, ví dụ 20%/năm, thì một doanh nghiệp vay 10.000 tỷ đồng mỗi năm phải có lãi ít nhất là 2.000 tỷ đồng để trả được lãi vay (chưa kể còn phải trả vốn gốc khi đáo hạn). Nếu doanh nghiệp kinh doanh thu được lợi nhuận cao, hàng năm vừa trả được lãi vay vừa tích lũy được nguồn để trả nợ gốc, doanh nghiệp này thuộc loại “tài chính có trích lập dự phòng”. Nếu lợi nhuận kinh doanh vừa đủ để trả lãi vay thì người ta gọi tình trạng này là “tài chính đầu cơ” – khi đến hạn trả nợ phải vay một khoản mới để thay thế cho khoản vay cũ. Còn nếu lợi nhuận kinh doanh không đủ trả lãi vay thì doanh nghiệp phải vay những khoản vay mới để trả lãi cho khoản vay cũ. Đây là những doanh nghiệp thuộc loại “tài chính Ponzi” và một kết cục xấu cho các doanh nghiệp này là khó tránh khỏi.

Khái niệm “tài chính Ponzi” có nguồn gốc từ vụ lừa đảo của Charles Ponzi vào năm 1920 ở Mỹ và là mô hình kinh doanh dẫn đến những vụ sụp đổ tài chính chấn động thế giới như Enron, WorldCom, gần đây là Madoff. Nó có thể xuất phát từ chủ ý lừa đảo như trong vụ của Charles Ponzi, nhưng nhiều khi là kết cục của tình trạng luẩn quẩn mà doanh nghiệp bị lâm vào do những sai lầm không cố ý trong kinh doanh. Khi lợi nhuận làm ra không đủ trả lãi vay hàng năm, tồi tệ hơn nữa là kinh doanh thua lỗ, doanh nghiệp buộc phải vay tiền để trả lãi vay, mức lãi suất của những khoản vay sau thường cao hơn so với khoản vay trước. Và nếu kết quả kinh doanh năm sau vẫn không mang lại đủ lợi nhuận, họ tiếp tục vay những khoản mới khác, cứ như thế cho đến khi doanh nghiệp bị hút vào vòng xoáy gần như không có lối thoát: vỡ nợ.

Tại Việt Nam, số doanh nghiệp có lợi nhuận hàng năm trên 1.000 tỷ đồng không nhiều. Số doanh nghiệp có lợi nhuận trên 5.000 tỷ đồng lại càng ít, có thể đếm trên đầu ngón tay. Vì vậy, giải pháp phát triển kinh doanh sử dụng hàng chục ngàn tỷ đồng vốn vay chỉ an toàn khi doanh nghiệp đạt siêu lợi nhuận với những điều kiện đặc biệt thuận lợi. Còn nếu doanh nghiệp kinh doanh không dựa trên tài nguyên, không độc quyền, đặc biệt là kinh doanh trong lĩnh vực nhà nước kiểm soát giá (để thực hiện các mục tiêu xã hội) thì khả năng đạt siêu lợi nhuận để trả lãi suất cho các khoản vay khổng lồ là rất mong manh. Theo một số

thông tin báo chí, do chính sách bình ổn giá của nhà nước, chỉ riêng Quý I năm nay Petrolimex đã lỗ 2.600 tỷ đồng. Điều đó cho thấy kinh doanh xăng dầu không phải là lĩnh vực siêu lợi nhuận và không thể kinh doanh dựa quá nhiều vào vốn vay được.

Cần lưu ý rằng rủi ro “tài chính Ponzi” của doanh nghiệp nhà nước cao hơn so với doanh nghiệp tư nhân. Thứ nhất, doanh nghiệp nhà nước thường ít cẩn trọng hơn doanh nghiệp tư nhân trong các quyết định đầu tư. Thứ hai, các ngân hàng cũng thường “dễ dãi” hơn khi cho doanh nghiệp nhà nước vay tiền với quan niệm doanh nghiệp nhà nước ít khi bị phá sản, nếu chẳng may họ gặp khó khăn thì nhà nước sẽ cứu. Chính vì vậy, nhà nước nên có biện pháp kiểm soát hữu hiệu hoạt động kinh doanh và đầu tư của các doanh nghiệp sử dụng nhiều vốn vay để đảm bảo khả năng thanh toán ngắn hạn và dài hạn của các doanh nghiệp này. Với quy mô hiện nay của nền kinh tế, tổng tiền vay của một doanh nghiệp trên 20.000 tỷ đồng (tương đương 1 tỷ đô-la) nên được coi là nhiều, cần có sự kiểm soát đặc biệt của các cơ quan quản lý. Việc quản lý doanh nghiệp nhà nước thông qua kiểm soát hoạt động vay vốn có thể là phương thức tốt. Nếu doanh nghiệp trả được lãi suất tiền vay hàng năm bằng lợi nhuận kinh doanh thì nhà nước chắc chắn thu được lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu. Ngược lại, nếu doanh nghiệp phải đi vay khoản vay mới để trả lãi cho khoản vay cũ thì cần phải báo động kịp thời để ngăn chặn những rủi ro lớn hơn có thể xảy ra.

(Sài Gòn Tiếp Thị, ngày 27-4-2011)

Cơ chế “xin - cho”, nguồn gốc của núi nợ công



Việc duy trì cơ chế “xin - cho” sẽ đẩy bài toán tăng thu ngân sách, giảm rủi ro nợ công của nước ta vào ngõ cụt, đẩy sự tăng trưởng kinh tế vào bế tắc. Nếu nói xa hơn nữa, nó đưa nước ta đến lệ thuộc kinh tế, thậm chí không chỉ về kinh tế.

Về bề ngoài, Việt Nam thâm hụt ngân sách, nhiều nước khác (kể cả Mỹ) cũng thâm hụt ngân sách. Ở đâu cũng vậy, thâm hụt ngân sách sinh ra nợ công. Nhưng về thực chất, thâm hụt ngân sách, nợ công ở nước ta và ở các nước có khác nhau.

CHI THƯỜNG XUYÊN CAO HƠN CHI ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN – “ĂN CẢ THÓC GIỐNG”!

Ở các nước theo chủ nghĩa Keynes, nơi nhà nước tích cực can thiệp thị trường bằng các biện pháp vĩ mô, thâm hụt ngân sách là biện pháp tăng đầu tư công để kích thích tăng trưởng kinh tế, tăng việc làm trong những giai đoạn suy thoái kinh tế. Tiền bội chi ngân sách (bằng các công cụ nợ) dùng cho đầu tư phát triển là chính, không dùng cho các khoản chi thường xuyên nuôi bộ máy nhà nước và các dịch vụ công.

Ở Việt Nam, như Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Bùi Quang Vinh đã cảnh báo, không phải tất cả bội chi ngân sách đều được dành cho đầu tư. Ông cũng đề cập đến tình trạng tốc độ chi thường xuyên tăng cao hơn chi đầu tư phát triển, coi đó là sự vi phạm một trong những nguyên tắc trụ cột về ngân sách. Nếu tình trạng này kéo dài, nền kinh tế sẽ “nguội dần”, mất đà, mất lực tăng trưởng, do chúng ta ăn tiêu cao hơn mức đáng “ăn” và đầu tư cho tương lai ít hơn mức cần đầu tư để tạo tăng trưởng.

Kể cả khi bội chi ngân sách, có thể thấy nhiều nhu cầu đầu tư trong các lĩnh vực thiết yếu như giáo dục, y tế, cơ sở hạ tầng giao thông, quốc phòng... không được đáp ứng đủ nguồn vốn để thực hiện. Singapore là một nước nhỏ bé về diện tích và dân số, nhỏ hơn thành phố Hồ Chí Minh, thế mà ngân sách dành cho y tế, giáo dục, quốc phòng mỗi năm bằng mấy lần Việt Nam, điều đó nghĩa là gì?

Điều đó có nghĩa là thu ngân sách của nước ta quá thấp. Một nền kinh tế nhỏ tạo ra ít thuế từ các doanh nghiệp và người dân. Ngân sách nhà nước nhỏ (có nguồn chính từ thuế) không cho phép đầu tư đủ vào các động lực phát triển để có một nền kinh tế lớn hơn, có sức tạo ra nhiều thuế hơn. Đó là vòng luẩn quẩn: ốm yếu thì không làm ra tiền, thiếu tiền thì thiếu ăn, thiếu ăn càng ốm. Bộ trưởng Bùi Quang Vinh cho rằng các động lực phát triển cũ đã hết, cần phải tạo ra các động lực mới.

Là một nước nông nghiệp, Việt Nam đã có thời kỳ dài thiếu gạo để ăn, phải nhờ vào viện trợ lương thực của các nước anh em cũng chỉ vì cơ chế kinh tế nông nghiệp hợp tác xã đã thủ tiêu hết tinh thần trách nhiệm và động lực sản xuất của người nông dân... Trong mô hình tổ chức nông nghiệp đó, người nông dân không có tự do sản xuất và kinh doanh. Hàng viện trợ thì chẳng ngon gì. Đã mấy chục năm trôi qua mà hồi ức bo bo đen, mì mốc vẫn còn nguyên, làm chúng ta rùng mình mỗi lần nhắc đến.

Nhưng chỉ bằng một việc đơn giản là trả ruộng đất cùng quyền sản xuất và tiêu thụ cho người nông dân, trong một thời gian rất ngắn, Việt Nam từ một nước nhận viện trợ lương thực trở thành một cường quốc xuất khẩu gạo và một số hàng hóa nông, thủy sản khác. Tự do kinh doanh trong nông nghiệp đã tạo ra một cuộc cách mạng bằng chính những người nông dân từng đói khổ, thiếu thốn trong cơ chế cũ.

PHẢI ĐI XIN NHỮNG THỨ LẼ RA ĐƯỢC HƯỞNG

Vậy thì tự do kinh doanh trong các lĩnh vực phi nông nghiệp ở Việt Nam chắc chắn cũng sẽ tạo ra những bước phát triển đột phá tương tự. Nhưng đó lại chính là điều mà các doanh nghiệp chưa có được. Các nhà đầu tư, doanh nghiệp chưa có được tự do kinh doanh như những người nông dân. Không phải chỉ có các doanh nghiệp kinh doanh những ngành nghề có điều kiện (còn nhiều ngành nghề như thế) mới có nhiều phép tắc, thủ tục phải xin (và được cho), mà cả các doanh nghiệp kinh doanh những ngành nghề không có điều kiện cũng không hoàn toàn tự do.

Hiện tồn tại nhiều kiểu "giấy phép con" và các kiểu văn bản về bản chất cũng là "giấy phép", với các "điều cho", "điều không cho". Hiếm ở nước nào có các kiểu công văn qua lại giữa các doanh nghiệp và các cơ quan quản lý các cấp như ở Việt Nam. Cấu trúc của chúng về cơ bản giống nhau. Công văn của doanh nghiệp trình bày, giải thích và xin. Đáp lại, công văn của cơ quan quản lý nêu quan điểm và quyết định cho (hoặc không cho). Nếu cái xin mà không được cho thì doanh nghiệp không được làm. Công văn của cơ quan quản lý là một kiểu "giấy phép con". Từ lúc doanh nghiệp xin đến lúc cơ quan quản lý cho là chi phí thời gian, sức người và tiền bạc, kể cả các chi phí cơ hội. Sự bất định về kết quả xin làm cho doanh nghiệp sợ hãi.

Ở các nước phát triển, doanh nghiệp là nguồn đầu tư lớn nhất cho nghiên cứu – phát triển (R&D) để phát minh, sáng chế và tạo ra những sản phẩm mới mang thương hiệu của mình. Các doanh nghiệp nước ta hầu như không chi cho R&D. Chỉ còn sáu năm nữa là đến mục tiêu năm 2020 Việt Nam trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại, xem danh sách 32 sản phẩm công nghiệp chủ lực của thủ đô Hà Nội, không nhìn thấy sản phẩm nào có hàm lượng công nghệ cao, mà chỉ là bia, màn tuyn, săm lốp cao su, cửa sổ nhôm kính, dây cáp điện, đá ốp lát, đồ nhựa, hàng may mặc, phân lân, thức ăn chăn nuôi... Đi vào các cửa hàng điện máy gia dụng, khó tìm được các sản phẩm thương hiệu Việt Nam. Máy móc công nghiệp, phương tiện giao thông vận tải nội địa cũng rất hiếm.

Không đầu tư R&D thì không những không tạo ra được các sản phẩm có hàm lượng

công nghệ cao, mà còn không thể làm nổi con ốc vít đủ tốt, đủ nhiều, đủ rẻ. Nhưng đầu tư R&D và sản xuất quy mô lớn đòi hỏi vốn lớn, tư duy đầu tư dài hạn. Với môi trường kinh doanh lâu nay, các nhà đầu tư Việt Nam chưa sẵn sàng cho điều này. Họ chưa nhìn thấy sự đồng hành của các cơ quan quản lý. Họ sợ mệt mỏi và rủi ro. Ngay chế biến nông sản là lĩnh vực dễ phát triển ở một nước nông nghiệp (như Việt Nam) thì cũng chưa có các nhà đầu tư lớn. Các siêu thị tràn ngập hàng nông sản chế biến ngoại nhập, nhưng hàng nông sản chế biến của Việt Nam ít đi ra được các thị trường khác.

Một nền kinh tế không thể phát triển mạnh và bền vững với sự thiếu tự tin và cảm giác cô đơn của các doanh nghiệp và các nhà đầu tư nội địa trong ma trận quản lý hiện tại là thực trạng của chúng ta hiện nay.

Bản thân Luật Doanh nghiệp nước ta là thông thoáng, đề cao tự do kinh doanh và còn có thể thông thoáng hơn nữa. Nhưng qua nhiều tầng nấc luật ngành, nghị định, thông tư, hướng dẫn của các cơ quan trung ương, địa phương, tự do kinh doanh bị bó hẹp, bị rơi rụng rất nhiều. Nhiều khi, quy định của địa phương "to" hơn trung ương, hướng dẫn "to" hơn thông tư, thông tư "to" hơn nghị định, nghị định "to" hơn luật ngành, luật ngành "to" hơn luật chung. Hành trình "lội ngược dòng" của doanh nghiệp, từ cái thực hưởng đến cái lẽ ra phải được hưởng, là hành trình "xin - cho". Doanh nghiệp "xin" lại tự do kinh doanh bị cấp nào đó bó hẹp, cơ quan quản lý "cho" doanh nghiệp cái lẽ ra họ không cần phải cho và không có quyền cho (vì luật đã cho rồi).

Ngân sách nhà nước nói riêng, sự tăng trưởng kinh tế nói chung, phụ thuộc trực tiếp vào sự phát triển của các doanh nghiệp và sự thịnh vượng của người dân. Không thể có ngân sách nhà nước lớn khi nền kinh tế còn nhỏ và dân còn nghèo. Sự đoạn tuyệt với cơ chế "xin - cho", đảm bảo tự do kinh doanh tối đa cho doanh nghiệp và dân sẽ là giải pháp mang tính gốc rễ để tạo động lực phát triển bền vững cho nước ta. Luật pháp là tối thượng, các quyền kinh doanh theo luật là cao nhất. Các cơ quan quản lý ở mọi cấp không có quyền bớt xén tự do kinh doanh của doanh nghiệp và dân bằng các hình thức văn bản dưới luật. Họ không có quyền cho doanh nghiệp và dân những gì luật đã cho. Khi họ không có quyền cho, sẽ không còn ai đi xin, đi "chạy". Tiền tài, sức lực của dân sẽ được đầu tư trọn vẹn cho phát triển sản xuất, kinh doanh. Quyền lực của các cơ quan quản lý các cấp không còn được sử dụng để ban phát, mà để chống lại mọi sự xâm phạm tự do kinh doanh dưới bất kỳ hình thức nào, của ai.

Ngược lại, việc duy trì cơ chế "xin - cho" sẽ đẩy bài toán tăng thu ngân sách, giảm rủi ro nợ công của nước ta vào ngõ cụt, đẩy sự tăng trưởng kinh tế vào bế tắc. Nếu nói xa hơn nữa, nó đưa nước ta đến lệ thuộc kinh tế. Thậm chí, thành nô lệ về kinh tế. Tệ hại hơn, có thể nô lệ không chỉ về kinh tế.

(Báo Thanh Niên, ngày 30-10-2014)

Quảng bá du lịch trên CNN còn rẻ hơn VTV?



Quảng cáo trên CNN của du lịch Việt còn ít hơn so với Vietnam Airlines. Gian hàng Việt Nam ở các hội chợ du lịch thì lẻ tẻ, nghèo nàn, thậm chí nhân viên còn quan tâm tới bán hàng lưu niệm nhiều hơn là quảng bá hình ảnh quốc gia.

Hưởng ứng loạt bài về quảng bá du lịch Việt Nam tới thế giới đăng trên Diễn đàn Kinh tế Việt Nam những ngày qua, TS. Lương Hoài Nam, nguyên Phó Chủ tịch Hiệp hội Du lịch Việt Nam, đã gửi tới hai bài viết về vấn đề này từ kinh nghiệm thực tiễn.

QUẢNG BÁ DU LỊCH TRÊN CNN CÒN RẺ HƠN VTV?

Trước đây hoạt động quảng bá du lịch Việt Nam ở nước ngoài chưa được chú trọng, Tổng cục Du lịch mới chỉ có một số hoạt động hạn chế qua việc tham gia các hội chợ, hội thảo du lịch, chưa quảng bá trên thông tin đại chúng và các phương tiện quảng cáo khác. Doanh nghiệp đóng góp nhiều nhất cho quảng bá Việt Nam trước đây và hiện nay là Vietnam Airlines.

Cũng đúng thôi, khi hoạt động quảng bá du lịch Việt Nam chưa được các cơ quan quản lý và doanh nghiệp du lịch đầu tư thỏa đáng, Vietnam Airlines muốn các chuyến bay của mình đầy khách, muốn thị trường hàng không càng ngày càng phát triển để Vietnam Airlines tăng thêm được chuyến bay, mở thêm được đường bay, không có cách nào khác là Vietnam Airlines phải quảng bá điểm đến để thu hút du khách quốc tế đến Việt Nam. Vietnam Airlines chiếm gần 50% thị phần vận chuyển hàng không quốc tế của Việt Nam, cứ tăng thêm được hai khách quốc tế đến Việt Nam thì Vietnam Airlines được hưởng một khách. Do vậy, đối với Vietnam Airlines, quảng bá điểm đến Việt Nam nhiều khi còn quan trọng, thực dụng hơn cả quảng bá thương hiệu của mình. Năm nay, Vietnam Airlines chi cho quảng cáo quốc tế khoảng 5 triệu đô-la, phần lớn là quảng bá điểm đến Việt Nam, phần nhỏ là quảng bá thương hiệu Vietnam Airlines.

Nói như vậy cũng để thấy rằng *"chi tới hàng trăm ngàn đô-la để phát sóng vài chục giây quảng cáo trên các kênh truyền hình đắt đỏ như BBC và CNN, tính riêng nửa cuối năm 2010 Việt Nam đã chi tới 5,3 tỷ đồng cho phát sóng quảng cáo trên CNN"* chưa thể gọi là "mạnh tay" được. Nhiều năm trước khi tôi còn phụ trách quảng cáo của Vietnam Airlines, mỗi năm hãng phát quảng cáo khoảng 2.000-3.000 lần trên CNN, đồng thời phối hợp với CNN thực hiện một số phóng sự du lịch chuyên đề, ngân sách riêng cho CNN khoảng 700.000 tới 1 triệu đô-la/năm. Ngoài ra, Vietnam Airlines còn quảng bá điểm đến Việt Nam trên rất nhiều đài truyền hình và báo quốc tế khác.

Nếu chọn gói quảng cáo phù hợp, chi phí một lần phát quảng cáo trên CNN chỉ trên dưới 300 đô-la, rẻ hơn nhiều so với giá quảng cáo của các đài truyền hình VTV, HTV. Các quốc gia quảng cáo du lịch mạnh trên CNN (như Thái Lan, Malaysia, Singapore, Hồng Kông...) thường mua những gói quảng cáo hàng nghìn lần phát mỗi năm để được giảm giá nhiều và được thêm các chương trình thưởng (bonus). Người ta thường không rải đều quảng cáo trong cả năm mà chia thành một số chiến dịch (3-4 chiến dịch mỗi năm), mỗi ngày trong chiến dịch phát quảng cáo 5-10 lần để tăng cơ hội mang thông điệp đến nhiều đối tượng xem khác nhau.

Thái Lan, Malaysia, Singapore, Hồng Kông, Trung Quốc mỗi năm chi hàng chục triệu đô-la cho quảng bá du lịch ở nước ngoài. Cũng đã có những nghiên cứu, phân tích cho thấy Việt Nam nên dành ngân sách tối thiểu 5 triệu đô-la mỗi năm cho quảng bá điểm đến. Theo tôi, với 5 triệu đô-la thì cũng phải tính toán rất khéo việc phân bổ giữa các phương tiện quảng cáo và cách sử dụng từng phương tiện cụ thể để số tiền 5 triệu đô-la đó không trở thành "muối bỏ bể".

MỘT CÂY LÀM CHẲNG NÊN NON

Quảng cáo trên các phương tiện truyền hình, báo viết, internet, các phương tiện giao thông công cộng (tàu điện ngầm, taxi, xe buýt), bảng quảng cáo... mới chỉ là một kênh quảng bá và một phần của ngân sách quảng bá du lịch của một quốc gia. Cần đồng thời thực hiện nhiều hoạt động khác như tham gia các hội chợ, hội nghị, hội thảo du lịch quốc tế và quốc gia; các hoạt động tài trợ văn hóa (kể cả ẩm thực, thời trang, điện ảnh, âm nhạc), thể thao; các hoạt động cung cấp thông tin du lịch phi quảng cáo thông qua hệ thống văn phòng thông tin du lịch tại các nước, các website, sách, quầy thông tin du lịch tại các sân bay, nhà ga đường sắt, bến ô tô...

Nói về việc tham gia các lễ hội du lịch của Việt Nam thì cũng có vấn đề đáng bàn. Hàng năm có rất nhiều hội chợ du lịch quốc tế lớn được tổ chức như ITB Berlin ở Đức, WTM ở Anh, Top Resa ở Pháp, Trade Show ở Mỹ, JATA ở Nhật Bản và nhiều hội chợ du lịch nhỏ hơn, cấp quốc gia. Các nước tham gia các hội chợ du lịch quốc tế thường thuê một khu vực riêng, có thiết kế không gian, hình ảnh tổng thể thể hiện một cách chuyên nghiệp những nét văn hóa đặc trưng của nước mình, có khu vực trưng bày, giới thiệu của các doanh nghiệp, có khu vực chung giới thiệu văn hóa, ẩm thực, biểu diễn nghệ thuật, thời trang... hấp dẫn. Trong một lần làm việc với cơ quan du lịch Campuchia, tôi được họ giới thiệu cho xem mô hình "Khu Campuchia" tại hội chợ du lịch ITB Berlin do một công ty Đức thiết kế rất chuyên nghiệp và ấn tượng. Tôi thấy chạnh lòng, Campuchia họ làm được chuyên nghiệp như vậy, sao Việt Nam ta...?

Việt Nam cũng có một số doanh nghiệp hàng không, khách sạn, lữ hành tham gia một số hội chợ du lịch quốc tế, nhưng theo tôi biết thì ít khi có được sự hợp lực để làm một "Khu Việt Nam" hoành tráng, ấn tượng. Thường thì quầy của doanh nghiệp này ở một góc, của doanh nghiệp kia ở một góc khác, hình ảnh ít ỏi, thông tin nghèo nàn. Tôi đã chứng

kiến cảnh nhân viên một doanh nghiệp du lịch tham gia hội chợ tích cực bán quà lưu niệm để kiếm ít tiền mua quà về nước thay vì tích cực cung cấp thông tin du lịch về Việt Nam, về doanh nghiệp mình.

Muốn có những "Khu Việt Nam" hoành tráng, ấn tượng tại các hội chợ, cần làm cho các doanh nghiệp hiểu được sự cần thiết phải hợp lực xây dựng hình ảnh du lịch chung, khả năng cạnh tranh du lịch chung của quốc gia trước khi tập trung cho cái riêng của doanh nghiệp mình. Ở một hội chợ, trước hết các doanh nghiệp tham gia cần hợp lực thu hút người xem đến "Khu Việt Nam" đã, rồi mới đến việc thu hút họ đến quầy của mình. Trên thị trường du lịch, trước hết các doanh nghiệp phải hợp lực thu hút du khách quốc tế đến đất nước Việt Nam đã (thay vì đến Thái Lan, Trung Quốc...), rồi mới đến việc lôi kéo họ đến với doanh nghiệp của mình. Nói cách khác, cần phải hợp lực cạnh tranh quốc tế trước khi cạnh tranh lẫn nhau.

Nhưng có vẻ như các doanh nghiệp du lịch chưa ai tin ai và tất cả đều cùng... chưa tin cơ quan quản lý. Tình trạng đơn lẻ, manh mún vẫn tiếp diễn trong lĩnh vực quảng bá du lịch.

Ông chủ người nước ngoài của một resort cao cấp ở Hội An hỏi tôi: có thể đặt cho đoạn bờ biển kéo dài suốt từ Đà Nẵng đến tận Hội An một cái tên chung không? Đoạn bờ biển hàng chục km đó là tập hợp của rất nhiều địa danh: phía Bắc là Sơn Trà, Bắc Mỹ An, phía Nam là Hội An, ở giữa là các làng chài cũ, nơi có hàng chục resort, khách sạn, nhà hàng, sân golf đã và đang được xây dựng.

Theo ông này, một resort như thế không thể nào đủ lực quảng bá riêng cho mình ở các thị trường quốc tế. Nếu đặt cho đoạn bờ biển này một cái tên chung, "Đà Hội" chẳng hạn, thì các cơ quan du lịch, doanh nghiệp du lịch của Đà Nẵng và Hội An sẽ hợp lực với nhau để quảng bá, phát triển "Đà Hội" thành một thương hiệu điểm đến du lịch nổi tiếng, cạnh tranh tốt với các thương hiệu điểm đến du lịch biển khác như Phuket (Thái Lan), Bali (Indonesia)... Nếu có nhiều khách du lịch đến "Đà Hội" thì số lượng người chọn resort của ông ấy sẽ tăng lên.

Có nhiều thì dễ chia cho tất cả mọi người, không có gì thì tất cả đều không có gì, có tranh giành nhau thì cũng không ai được gì. Ông ấy nghĩ thế. Tôi cũng nghĩ thế.

(VietnamNet, ngày 02-4-2011)

Định vị điểm đến: tiềm ẩn, khác biệt hay “vui vẻ”?



Sau nhiều năm “e lệ” với vẻ đẹp tiềm ẩn, du lịch Việt Nam đang tìm một hình ảnh mới, hy vọng sẽ quyến rũ hơn để “lôi kéo” được thêm nhiều khách nước ngoài.

Sau bài viết về các phương thức quảng bá du lịch Việt Nam, TS. Lương Hoài Nam, nguyên Phó Chủ tịch Hiệp hội Du lịch Việt Nam, tiếp tục có bài phân tích về định vị điểm đến cho ngành du lịch.

Trong mấy năm gần đây, ngành du lịch Việt Nam có nhiều băn khoăn, trăn trở, tìm tòi hướng đi, chiến lược, việc thay đổi biểu tượng, khẩu hiệu của ngành phần nào thể hiện điều đó. Đây là một dấu hiệu tốt. Có suy nghĩ là tốt, chịu suy nghĩ là tốt, hôm nay nghĩ chưa đúng thì ngày mai sẽ nghĩ đúng, hôm nay nghĩ chưa ra thì ngày mai sẽ nghĩ ra. Chỉ có sự vô cảm, hời hợt trong quản lý, trong kinh doanh mới đáng sợ.

Cách đây mấy năm, ngành du lịch chọn khẩu hiệu *“Vẻ đẹp tiềm ẩn – Hidden Charm”* (ý là tôi đẹp kín đáo, có duyên, đến mà xem đi) để định vị Việt Nam bên cạnh *“Amazing Thailand”* của Thái Lan, *“Truly Asia”* của Malaysia, *“Asia’s World City”* của Hồng Kông, *“Uniquely Singapore”*, *“NewAsia Singapore”* của Singapore. Có những ý kiến khác nhau xung quanh biểu tượng, khẩu hiệu lần đó, có người thích, có người không thích. Thế là bình thường, sẽ không bao giờ có được một biểu tượng, khẩu hiệu mà tất cả mọi người đều thích và ủng hộ.

Cá nhân tôi thấy khẩu hiệu lần đó “tiềm ẩn”, “ẩn dụ”, “e lệ” quá. Nó như trà sen của các cụ ngày xưa: gom sương sớm từ những lá sen tươi rồi đun sôi pha trà, rót trà ra mấy chén hạt mít, nhâm nhi uống trà và vịnh thơ... Nó ngon, nó thi vị, nhưng không phải để dùng hàng ngày, không dành cho số đông. Trà dùng hàng ngày, cho số đông ngày trước là trà móc câu (của Thái Nguyên và các địa phương khác), ngày nay có thêm Lipton, Dilmah và các thương hiệu trà khác. Phần đông khách du lịch là những người dân thường, có lối sống, cách suy nghĩ giản đơn. Khi tìm hiểu một đất nước để đi du lịch, họ muốn có thông tin về những cái gì cụ thể, dễ hiểu (kiểu như *trà móc câu, trà Lipton, trà Dilmah*) chứ cứ “tiềm ẩn”, “ẩn dụ”, “e lệ” quá (kiểu như *trà sen*) thì cũng... mệt. Thôi thì đi Thái Lan, biết chắc chắn là vừa rẻ, vừa vui vẻ.

Quảng bá là nhằm vào đại chúng (*mass*), không nhằm vào các phân thị hẹp (*niche*). Chúng ta không quảng bá thì những người du lịch kết hợp tìm hiểu, nghiên cứu lịch sử Việt Nam, văn hóa Việt Nam, chiến tranh Việt Nam và các chuyên đề khác cũng sẽ đến Việt Nam, họ không thể đi nước khác để tìm hiểu, nghiên cứu về Việt Nam được. Nhưng số người này không nhiều, không phải hàng trăm nghìn, càng không phải hàng triệu, có thể

không cần phải quan tâm đến họ khi xây dựng chiến lược quảng bá. Quảng bá là chủ động giới thiệu về mình cho đại chúng, không nên "ý nhị" quá. Một cô gái đẹp, có duyên, không phô trương mà để kệ người ta truyền miệng nhau về mình thì cũng có thể có một số chàng trai biết đến, nhưng không thể có nhiều chàng trai quan tâm bằng cô gái khác tải ảnh mình lên mạng xã hội hay tải video về mình lên Youtube được.

Chắc là ngành du lịch đã nhìn thấy những hạn chế của *"Vẻ đẹp tiềm ẩn"* nên mới quyết định thay khẩu hiệu mới và *"Sự khác biệt Á Đông – A Different Orient"* đang là ứng cử viên số một. Một lần nữa lại có người thích và có người không thích. Nhưng một điều chắc chắn đã có người phát hiện ra: vế tiếng Việt và vế tiếng Anh của khẩu hiệu này đang nói về *những thứ khác nhau*. *"Sự khác biệt Á Đông"* trong tiếng Anh phải là *"An Oriental Difference"*, còn *"A Different Orient"* trong tiếng Việt phải là *"Một Phương Đông khác"* hoặc *"Một Phương Đông khác biệt"* thì mới trúng ý. Ngành du lịch nên xem xét sửa vế tiếng Việt hoặc vế tiếng Anh (tôi không biết ngành du lịch đã và đang nghĩ theo ý tiếng Việt hay theo ý tiếng Anh nên không dám kiến nghị).

Rất khó tìm được câu trả lời cho câu hỏi: Biểu tượng, khẩu hiệu du lịch nào tốt nhất cho Việt Nam? Cũng không có biểu tượng, khẩu hiệu du lịch nào tồn tại mãi mãi, kể cả ở các nước khác. *"Amazing Thailand"* của Thái Lan, *"Truly Asia"* của Malaysia có sức sống khá lâu năm, trong khi đó Hồng Kông, Singapore đã thay đổi khẩu hiệu nhiều lần trong những năm gần đây. Điều quan trọng khi xây dựng (và thay đổi) biểu tượng, khẩu hiệu du lịch là chúng ta nhắm vào ai, nói câu chuyện gì, truyền đạt giá trị nào đến họ trong một giai đoạn, thời điểm cụ thể.

Chúng ta phải trả lời dứt điểm được câu hỏi: du lịch Việt Nam nhằm vào đại chúng hay các phân thị hẹp? Nếu câu trả lời là nhằm vào đại chúng (tôi nghĩ là vậy) thì biểu tượng, khẩu hiệu du lịch phải đơn giản, cụ thể, dễ hiểu, dễ nhớ, là sự lựa chọn của người dân thường, không phải là của các giáo sư, tiến sỹ, nhà văn hóa, nhà sử học, càng không bao giờ là của nhà thơ.

Nếu chúng ta khẳng định chiến lược du lịch Việt Nam là nhằm vào đại chúng thì biểu tượng, khẩu hiệu, hoạt động quảng bá du lịch chưa phải là những thứ quan trọng nhất, phức tạp nhất cần giải quyết, mà là những thứ khác và rất nhiều những thứ khác. Kể cả khi chọn đi theo hướng *"du lịch vui vẻ"* như một số người đề xuất (mà tôi cũng đồng tình) thì cũng phải nói rằng có rất nhiều *cách vui vẻ, mức độ vui vẻ* khác nhau, từ chuyện sòng bạc tới chuyện giờ đóng cửa của quán bar, nhà hàng, chuyện miễn visa, cho phép hay không cho phép hướng dẫn viên nước ngoài và rất nhiều chuyện khác...

Tôi không nói rằng ta nên cho phép cái này, giải quyết cái nọ. Tôi cho rằng chúng ta nên đặt tất cả mọi vấn đề liên quan đến du lịch đại chúng lên bàn để nghiên cứu, trao đổi ý kiến, thể hiện quan điểm một cách cởi mở thay vì xử sự theo tư duy rập khuôn. Cũng có thể, sau khi xem xét toàn diện, chúng ta thấy việc phát triển du lịch theo kiểu Thái Lan, Singapore... gây ra nhiều thứ rắc rối, phức tạp quá, Việt Nam không thể theo được hoặc không nên theo.

(VietnamNet, ngày 03-4-2011)

Sáng tác logo, slogan du lịch không phải là thi vẽ, thi viết



Nếu người sáng tác không hiểu biết một cách tường tận chiến lược phát triển du lịch, định vị sản phẩm và thương hiệu du lịch cụ thể, có chiều sâu thì cuộc thi sáng tác biểu tượng, khẩu hiệu du lịch rất dễ biến thành một cuộc thi vẽ cái mình chưa biết rõ, thi viết về cái mình chưa hiểu tốt.

Ngay sau khi Bộ Văn hóa - Thể thao và Du lịch thông báo không sử dụng logo ngôi sao ngũ sắc và slogan "Sự khác biệt Á Đông" cho du lịch Việt Nam giai đoạn tới, TS. Lương Hoài Nam, nguyên Phó Chủ tịch Hiệp hội Du lịch Việt Nam, đã gửi tới Diễn đàn Kinh tế Việt Nam bài viết về chuyện đi tìm biểu trưng và tiêu đề cho ngành du lịch.

VẼ CÁI MÌNH CHƯA RÕ, VIẾT CÁI MÌNH CHƯA HIỂU?

Bộ trưởng Văn hóa - Thể thao và Du lịch Hoàng Tuấn Anh đã có một quyết định đầy trách nhiệm khi chưa phê duyệt việc lấy giải nhất trong cuộc thi sáng tác vừa qua làm biểu tượng và khẩu hiệu chính thức của Du lịch Việt Nam. Không đi sâu vào các ý kiến đa chiều về ý nghĩa của biểu tượng ngôi sao nhiều màu và khẩu hiệu *"Việt Nam – Sự khác biệt Á Đông"*, người viết bài này cho rằng việc sử dụng một biểu tượng tốn đến nửa hộp bút màu mới thể hiện được là chưa phù hợp với xu thế làm thương hiệu hiện đại.

Cách chọn biểu tượng, khẩu hiệu du lịch của ngành du lịch Việt Nam thông qua các cuộc thi sáng tác biểu tượng, khẩu hiệu rất khó mang lại kết quả tốt. Biểu tượng, khẩu hiệu du lịch phải xuất phát từ một chiến lược phát triển du lịch, định vị sản phẩm và thương hiệu du lịch cụ thể, có chiều sâu. Nếu người sáng tác không hiểu biết một cách tường tận những nội dung này thì cuộc thi sáng tác biểu tượng, khẩu hiệu du lịch rất dễ biến thành một cuộc thi vẽ *cái mình chưa biết rõ*, thi viết về *cái mình chưa hiểu tốt*.

Khác với bức tranh, một *biểu tượng tốt* không phải là *biểu tượng xem đẹp mắt* mà là *biểu tượng hiệu quả* (ấn tượng, dễ nhận biết, dễ nhớ, dễ liên tưởng đến những giá trị người ta muốn nó thể hiện, dễ sử dụng). Tương tự, khẩu hiệu tốt không phải là *khẩu hiệu nghe hay* mà là *khẩu hiệu hiệu quả*. Để đạt được tính hiệu quả trong việc xây dựng biểu tượng và khẩu hiệu, người thực hiện cần phải phối hợp chặt chẽ với các chuyên gia trong ngành du lịch trong cả quá trình tìm tòi, sáng tác, thử nghiệm, điều chỉnh và hoàn thiện.

Vietnam Airlines mất 10 năm (từ 1993 đến 2003) kiên trì hợp tác với hãng Boeing (Mỹ, tài trợ dự án), công ty quảng cáo Perk Communications (Mỹ) và họa sỹ thiết kế Victor

Kubo (người Mỹ gốc Nhật Bản) để có được biểu tượng Bông Sen Vàng được sử dụng từ năm 2003 đến nay. Nếu tới đây Hoa Sen được lựa chọn làm Quốc Hoa, biểu tượng Bông Sen Vàng của Vietnam Airlines có thể sẽ sống mãi.

Không kỳ công như Vietnam Airlines, nhưng Viettel cũng đã có một biểu tượng và khẩu hiệu *"Hãy nói theo cách của bạn"* rất thành công. Viettel không tổ chức cuộc thi sáng tác nào. Theo ông Nguyễn Mạnh Hùng, Phó Tổng Giám đốc Viettel, kể lại thì ông và các đồng nghiệp ở Viettel khi đó có chung một suy nghĩ là *"phải thuê một công ty nước ngoài có nhiều kinh nghiệm về thương hiệu để làm"*. Với quyết định đó, Viettel đã thuê JW Thomson (JWT) – một công ty quảng cáo nước ngoài lớn cho công việc quan trọng này.

Một trong các lý do mà Bộ Văn hóa - Thể thao và Du lịch không phê duyệt biểu tượng và khẩu hiệu du lịch lần này là *"chỉ có 50-60% người được trưng cầu ý kiến ủng hộ"*. Nếu vào năm 2003 Vietnam Airlines tổ chức lấy ý kiến rộng rãi thì số người ủng hộ Bông Sen Vàng chưa chắc đạt quá bán do nhiều người (kể cả lãnh đạo nhà nước) đã quá quen và thân thiện với biểu tượng Con Cò được sử dụng từ năm 1990. Đối với một *cái mới*, số đông chưa chắc đã đúng.

Vấn đề quan trọng là các doanh nghiệp như Vietnam Airlines, Viettel đã hình dung được rõ ràng *những giá trị dịch vụ* mà họ muốn biểu tượng, khẩu hiệu truyền đạt một cách hiệu quả nhất. Họ kiên trì theo đuổi, tạo ra những giá trị dịch vụ đó, đồng thời thực hiện các chương trình thương hiệu chuyên nghiệp.

Khi chọn khẩu hiệu *"Hãy nói theo cách của bạn"*, Viettel muốn thể hiện *giá trị dịch vụ* ở việc tôn trọng khách hàng hơn (so với các "ông độc quyền" thuộc VNPT trước khi có Viettel). Những người làm ở Viettel phải thấm nhuần yêu cầu đó, khách hàng của Viettel phải cảm nhận được giá trị dịch vụ đó. Công bằng mà nói, Viettel đã làm rất tốt.

TỪ CÁI NỀN TỚI CÂU CHUYỆN HOÀN CHỈNH

Trở lại với biểu tượng, khẩu hiệu du lịch, sẽ là sai lầm nếu yêu cầu chúng phải thể hiện được *"thế mạnh là du lịch biển, du lịch sinh thái và văn hóa, đối tượng thu hút chính là du khách quốc tế nghỉ dưỡng dài ngày, chi nhiều tiền"* như tiêu chí của cuộc thi. Không biểu tượng, khẩu hiệu nào có thể *"nói"* và *"làm"* được nhiều thứ như thế. Biểu tượng, khẩu hiệu trong hoạt động thương hiệu mới chỉ là *cái nền* để trên đó xây dựng các *câu chuyện thương hiệu*, trong khi đó những người ra đầu bài ở ngành du lịch lại đòi hỏi bản thân chúng phải là những câu chuyện hoàn chỉnh, có đầu có đuôi.

Cái nền khi Vietnam Airlines chọn Bông Sen Vàng là *"vẻ đẹp cao sang mang tính nhân văn sâu sắc"*, trên đó Vietnam Airlines xây dựng nhiều *câu chuyện dịch vụ cao sang* khác nhau cho các đối tượng hành khách đi máy bay khác nhau. Cái nền khi Viettel chọn *"Hãy nói theo cách của bạn"* là *"đi ngược lại truyền thống (độc quyền)"*, trên đó Viettel xây dựng nhiều *câu chuyện chống độc quyền* về sự đa dạng các dịch vụ để khách hàng lựa chọn, các gói giá cước rẻ, hệ thống chăm sóc khách hàng "đối thoại hai chiều" đồ sộ, chuyên nghiệp.

Không nên có một biểu tượng mà chỉ có những người làm du lịch biển, du lịch sinh thái, du lịch văn hóa phấn khởi (vì nhìn thấy mình “rõ mồn một” trong đó), còn những người làm du lịch hội nghị, hội thảo (MICE) lại tủi thân (vì không nhìn thấy mình ở đâu). Nên có một biểu tượng mà mọi loại hình du lịch đều có thể lấy nó làm nền để xây dựng câu chuyện thương hiệu của mình. Bản thân các doanh nghiệp du lịch đều có biểu tượng, khẩu hiệu riêng, cái mà họ cần ở biểu tượng, khẩu hiệu du lịch quốc gia là chúng thể hiện các giá trị dịch vụ du lịch chung, nổi trội và “hút khách” của Việt Nam.

Thái Lan chọn cảm xúc du lịch *“Ngạc nhiên chưa! (Amazing)”* làm khẩu hiệu, người nào muốn ngạc nhiên (ai mà không muốn chứ!) thì hãy đến Thái Lan. Còn các doanh nghiệp ở đây thuộc loại hình du lịch nào thì cũng đều cố gắng mang lại cho du khách cảm giác “ngạc nhiên (tốt)”. Philippines chọn cảm xúc du lịch *“Ôi chao ôi! (Wow)”* cũng theo cách tiếp cận này. Vậy nên, nếu một ngày nào đó ngành du lịch của ta chọn “*Vui vẻ chưa!*” làm khẩu hiệu thì điều này không có gì là dở nếu như các doanh nghiệp du lịch Việt Nam, dù thuộc loại hình nào, cũng đều làm cho du khách thực sự vui vẻ một cách lành mạnh.

TẠM KẾT

Người viết bài này không đề xuất tiếp tục thi sáng tác biểu tượng, khẩu hiệu du lịch. Cách này đã được sử dụng trong những năm qua nhưng chưa mang lại kết quả thỏa mãn. Nên thử nghiệm cách làm mới. Nên lựa chọn một công ty chuyên nghiệp về thương hiệu cùng Tổng cục Du lịch xây dựng *Chương trình thương hiệu tổng thể* (không phải chỉ là biểu tượng và khẩu hiệu).

Nếu trong những năm tới trọng tâm của Du lịch Việt Nam nhằm vào du khách nước ngoài thì nên sử dụng công ty nước ngoài. Trong quá trình lựa chọn đối tác, đừng yêu cầu biểu tượng phải là ngôi sao, bông sen, cây tre, cái nón..., chỉ yêu cầu họ giới thiệu kinh nghiệm xây dựng, định vị thương hiệu và trình bày phương pháp tiếp cận đối với chương trình thương hiệu của du lịch Việt Nam, nguồn lực thực hiện, tiến độ, ngân sách, cơ chế phối hợp...

Sau khi lựa chọn đối tác, cần đặt niềm tin vào họ và phối hợp, hỗ trợ tối đa. Hy vọng cách làm này sẽ mang lại kết quả tốt hơn cách làm cũ. Nếu chẳng may cuối cùng không đạt được như kỳ vọng thì cũng không nên nặng nề vì tình huống này không phải là hiếm trong lĩnh vực thương hiệu.

(VietnamNet, ngày 22-4-2011)

Tinh thần doanh nhân kiểu Mỹ và sứ mệnh cà phê Việt



Ly kem Bud’s đã đi nửa vòng trái đất từ San Francisco tới Hà Nội bằng một tinh thần doanh nhân kiểu Mỹ. Liệu ly cà phê Việt Nam có đủ sức lan tỏa trên toàn thế giới không?

Một chiều mùa đông rét mướt giáp Tết Tân Mão, tôi hẹn gặp một người bạn ở quán cà phê kem Bud’s ở phố Nguyễn Du, Hà Nội. Đó là một quán cà phê rộng rãi, sạch sẽ và trang trí đẹp mắt. Mặc dù trời rét nhưng vẫn có một số người ăn kem ly. Trong lúc ngồi uống nước một mình chờ bạn đến, tôi ngước nhìn lên tường và đọc thấy những dòng chữ sau:

“Năm 1932, Bud Scheideman và Alvin Edlin đi làm tại một tiệm kem sau khi ra trường. Sau đó hai người cùng nhau mở tiệm kem của mình tại San Francisco. Khi Thế chiến thứ Hai nổ ra, họ gia nhập quân ngũ. Đến năm 1946 hết chiến tranh, họ trở về và mở lại tiệm kem ở góc đường 24 và Castro. Tiệm kem nhanh chóng nổi tiếng và đông đúc. Đến gần giữa thập niên 50, một tiệm kem tương tự mở gần đó, Alvin liền đi đến một quyết định: hoặc là trở thành tiệm kem ngon nhất, hoặc là sẽ phải ngừng kinh doanh. Ngày nay kem Bud’s đã phát triển khắp thế giới và thuộc sở hữu của tập đoàn thực phẩm hàng đầu Mỹ Dean Foods, Berkeley Farms.”

Tôi không phải là người mê kem và hôm đó tôi cũng không ăn kem Bud’s, nhưng tôi đã đọc đi đọc lại những dòng chữ này rồi chép chúng vào một mẩu giấy cất vào ví. Sau đó tôi lại đọc chính những dòng này trên trang web của Công ty cổ phần thực phẩm Bắc Mỹ (NAF Corp).

Tôi không quan tâm nhiều đến vị ngon của những ly kem Bud’s nhưng bị ấn tượng bởi một *câu chuyện thành công*. Rồi tôi hỏi “ông Google” và biết thêm một số thông tin về Alvin Edlin, nhân vật chính: ông sinh ra ở San Francisco, năm 1932 tốt nghiệp trung học kỹ thuật, cùng Bud Scheideman là người anh em họ làm thuê cho một tiệm kem, sau đó hai người mở tiệm kem riêng, rồi họ đi lính trong Thế chiến thứ Hai, hết chiến tranh trở về San Francisco họ lại mở tiệm kem, năm 1952 Alvin Edlin trả cho Bud Scheideman 8000 đô-la để sở hữu toàn bộ tiệm kem (nhưng vẫn giữ tên kem Bud’s, tức là “kem của Bud”), năm 1980 ông bán các tiệm kem Bud’s cho người khác rồi suốt ngày đi chơi golf, ông mất năm 2008 ở tuổi 96, v.v và v.v.

Tôi không biết và “ông Google” cũng không biết gì nhiều về kem Tràng Tiền. Năm 1980 tôi được ăn que kem Tràng Tiền đầu tiên và tôi thấy nó ngon. Lúc đó tôi chưa biết gì về kem Bud’s. Đó cũng là năm Alvin Edlin bán các tiệm kem Bud’s cho các chủ nhân mới để

những người này tiếp tục đưa kem Bud's đi ngày càng xa khỏi góc đường 24 cắt đường Castro ở San Francisco. 30 năm sau, kem Bud's đã có mặt trên phố Nguyễn Du, Hà Nội và nhiều nơi khác ở Việt Nam. 30 năm sau, kem Tràng Tiền vẫn chỉ ở nguyên vị trí cũ trên phố Tràng Tiền.

Tôi đọc lại những dòng giới thiệu ngắn gọn về kem Bud's và dường như bắt đầu hiểu hơn nguyên nhân thành công của nó.

"Năm 1932, Bud Scheideman và Alvin Edlin đi làm tại một tiệm kem sau khi ra trường. Sau đó hai người cùng nhau mở tiệm kem của mình tại San Francisco". Đó là khởi điểm của cái mà tôi gọi là tinh thần doanh nhân của những người quyết định đầu tư tiền bạc, tâm trí làm ra một sản phẩm mà họ tin rằng họ hiểu biết và có thể làm tốt. Họ đã có thể chấp nhận thân phận làm thuê cho tiệm kem đầu tiên và tiếp tục cuộc đời làm thuê. Nhưng họ đã không làm như thế. Họ muốn làm chủ. Họ muốn có sản phẩm của họ, thương hiệu của họ. Vẫn là kem thôi, nhưng mà là kem của Bud (và Alvin) chứ không phải là kem khác, kem của người khác.

"Đến năm 1946 hết chiến tranh, họ trở về và mở lại tiệm kem ở góc đường 24 và Castro". Tôi nghĩ rằng đó là sự đam mê. Quay trở lại làm kem ở thành phố quê hương sau nhiều năm đi qua những chiến trường sinh tử ở tận châu Âu khó gọi là cái gì khác ngoài sự đam mê. Có thể đã không ít lần khi còn ở chiến trường họ nhớ kem và mong chiến tranh kết thúc để về San Francisco... làm kem. Không thể trở thành doanh nhân thành đạt mà không có sự đam mê.

"Đến gần giữa thập niên 50, một tiệm kem tương tự mở gần đó, Alvin liền đi đến một quyết định: hoặc là trở thành tiệm kem ngon nhất, hoặc là sẽ phải ngừng kinh doanh". Đó là tầm nhìn, tư duy thương hiệu của doanh nhân. *Cái của tôi* phải khác cái của người khác. Cái của tôi phải tốt hơn cái của người khác. Còn nếu không làm được tốt hơn người khác thì thà rằng tôi không làm nữa. Alvin Edlin đã làm điều này tốt đến mức vào những năm 70 chữ *"Bud's"* có nghĩa là *"kem ngon nhất"*. Đến ngày nay, Bud's vẫn tiếp tục được bình chọn là một trong những thương hiệu kem ngon nhất ở Mỹ. Tôi không phải là người sành điệu về kem nhưng tôi nghe thấy người ta nói như vậy, người ta viết như vậy và tôi cũng tin như vậy.

Thật ra, không phải nước nào cũng có thương hiệu kem nổi tiếng thế giới như Bud's. Đó là những trường hợp hiếm hoi, việc những doanh nghiệp như kem Tràng Tiền không đi xa được khỏi địa chỉ của mình trên phố Tràng Tiền là phổ biến. Tôi nghĩ về câu chuyện thành công của kem Bud's chỉ để hiểu hơn những gì làm cho một thương hiệu trở thành thương hiệu nổi tiếng, và tôi thấy tinh thần doanh nhân, sự đam mê, tầm nhìn và tư duy thương hiệu của người chủ là rất quan trọng. Alvin Edlin đã sống một cuộc đời chỉ có làm kem (trừ mấy năm đi lính) và để lại một thương hiệu kem nổi tiếng (mang tên người anh em họ của ông chứ không phải tên ông).

Nhưng với Alvin Edlin là ông chủ thì kem Bud's cũng chưa vượt ra khỏi biên giới thành phố San Francisco. Ông không thể sản xuất kem Bud's ở San Francisco rồi dùng ô tô chở

kem đi bán khắp nước Mỹ, càng khó mà xuất khẩu được nó ra nước ngoài. Nếu công ty của ông đi thuê địa điểm, mua sắm máy móc, tuyển chọn, đào tạo nhân viên để tự mở tiệm kem Bud's thì số lượng tiệm kem Bud's khó mà rộng khắp ở Mỹ và các nước khác như ngày nay. Cái làm cho Bud's trở thành thương hiệu kem nổi tiếng thế giới, tiếp theo những gì Alvin Edlin đã đóng góp cho kem Bud's, là chính phương thức nhượng quyền (franchise) mà Tập đoàn thực phẩm Mỹ Berkeley Farms đã thực hiện sau khi mua lại Bud's vào đầu những năm 90.

Trên trang web của Công ty cổ phần thực phẩm Bắc Mỹ (NAF), tôi đọc thấy những dòng sau:

"NAF Corp tự hào là công ty nhượng quyền franchise hệ thống nhà hàng cà phê kem Mỹ Bud's và là nhà phân phối độc quyền của nhãn hiệu Bud's Ice Cream Of San Francisco tại Việt Nam. Với tổng vốn đầu tư 01 triệu đô-la, không kể phí nhượng quyền, NAF Corp dự kiến trong vòng 5 năm sẽ đầu tư xây dựng hệ thống nhà hàng cà phê kem Mỹ bao gồm 8 nhà hàng lớn và 20 tiệm tại thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng, Nha Trang và Cần Thơ".

Chỉ ngắn gọn vậy thôi, nhưng tôi phục tư duy kinh doanh của người Mỹ. Tất cả đều cụ thể: *01 triệu đô-la, 5 năm, 8 nhà hàng lớn, 20 tiệm, thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng, Nha Trang, Cần Thơ*. Người Việt giỏi toán và vì thế thích đi tìm cái tốt nhất trong mọi vấn đề. 8 "lớn", 20 "nhỏ" như thế đã tốt nhất chưa, tại sao là 8 chứ không phải 7 hay 9, 20 chứ không phải 19 hay 21? Năm thành phố như thế đã tốt nhất chưa, còn Hải Phòng, Vinh thì sao?... Khổ, đã là *cái tốt nhất thì* chỉ có một, duy nhất thôi, trong khi đó những người khác nhau lại thấy những *cái tốt nhất* khác nhau, tôi cho rằng như thế này là tốt nhất, anh cho rằng thế kia mới là tốt nhất, người thứ ba cho rằng cả tôi và anh đều sai, thế nọ mới là tốt nhất. Thời gian, cơ hội cứ thế trôi qua, ném cái nhìn thương cảm vào mấy gã hâm vẫn đang say sưa tranh luận về *cái tốt nhất*.

Người Mỹ không như thế, họ thực dụng. Họ biết tìm ra *cái tốt nhất* rất khó cho nên không mất công tốn sức đi tìm. Họ tìm *cái tốt* mà làm, thấy *cái tốt* là làm, đang làm *cái tốt này* mà nhìn thấy *cái tốt hơn* thì lại làm *cái tốt hơn*, cứ thế tạo ra rất nhiều giá trị và làm ra rất nhiều tiền.

Tinh thần doanh nhân kiểu Mỹ còn ở chỗ họ biết cách chia nhỏ chuỗi giá trị *(value chain)* của các hàng hóa, sản phẩm cho nhiều người đóng góp và hưởng lợi thay vì tự mình làm mọi thứ từ A đến Z. Thông qua nhượng quyền, những người chủ Mỹ của kem Bud's chỉ hưởng phí nhượng quyền, còn lợi nhuận từ kinh doanh hàng ngày những người địa phương là chủ của các nhà hàng, tiệm kem hưởng hết. Muốn lớn, muốn trở thành *toàn cầu* thì phải như thế, còn tự làm tự hưởng là tư duy, cách làm của người nông dân không đi xa quá lũy tre làng.

Tôi đã nhìn thấy khả năng thành công tương tự ở cà phê Trung Nguyên. Tôi cũng nhìn thấy tinh thần doanh nhân, sự đam mê, tầm nhìn và tư duy thương hiệu ở ông chủ doanh nghiệp này. Những ngày tháng Ba này Lễ hội cà phê đang diễn ra ở Buôn Ma Thuột. Tôi sẽ

rất vui nếu Buôn Ma Thuột trở thành thủ phủ cà phê thế giới. Tôi sẽ còn vui hơn nếu được nhìn thấy quán cà phê Trung Nguyên trên các đường phố khắp thế giới. Nhiều người làm cà phê, nhưng ít người có sự đam mê cà phê như Đặng Lê Nguyên Vũ. Mua nguyên cả bảo tàng cà phê ở Hamburg (Đức) rồi đóng gói chở về Buôn Ma Thuột mở bảo tàng cà phê thì chỉ có Vũ. Sự đam mê cà phê thì Vũ có thừa.

Cà phê Trung Nguyên đã có chất lượng tốt, hương vị khác biệt. Đây là điều quan trọng cho ước mơ toàn cầu hóa của Trung Nguyên. Hai yếu tố quan trọng nữa để Trung Nguyên trở thành một thương hiệu toàn cầu là cách làm thương hiệu và cách làm nhượng quyền. Trong hai lĩnh vực này, Trung Nguyên phải học hỏi kinh nghiệm thành công của kem Bud's hay Haagen-Dazs, thức ăn nhanh McDonald's hay KFC, gần gũi hơn nữa là của chuỗi cà phê Starbucks.

Nghĩ về vấn đề thương hiệu, tôi chợt nghĩ "giá mà...". Số là các chữ cái ghép "tr" ("trờ") trong chữ "Trung" và "ng" ("ngờ") trong chữ "Nguyên" người ở các nước sử dụng chữ cái La-tinh không phát âm được như người Việt, cho nên họ khó nhớ được hai chữ "Trung Nguyên" hay "Trung Nguyen" và đọc được na ná như người Việt. Người Nhật quả là khôn khi chọn những thương hiệu như Sony, Honda rất dễ đọc, dễ nhớ cho tất cả mọi người sử dụng các ngôn ngữ khác nhau; các thương hiệu Nhật khác như Toyota, Toshiba, Mitsubishi phức tạp hơn nhưng vẫn chưa quá khó đọc, khó nhớ. Nếu là tôi thì tôi sẽ chọn một cái tên nào mà người biết chữ nào ở bất kỳ đâu cũng có thể đọc được, nhớ được để làm thương hiệu cho các sản phẩm tiêu dùng hàng ngày của con người (như cà phê). Nhưng tôi nghĩ là Trung Nguyên sẽ nghĩ ra cách.

Một người định mở tiệm cà phê ở Singapore, Nhật Bản hay Mỹ chỉ làm nhượng quyền với Trung Nguyên thay vì làm với thương hiệu riêng hoặc làm nhượng quyền với Starbucks khi việc làm nhượng quyền với Trung Nguyên về hiệu quả kinh doanh có lợi hơn cho họ. Nhiều người tự làm để không phải trả phí nhượng quyền và có cơ hội xây dựng thương hiệu riêng, cũng nhiều người khác làm nhượng quyền với Starbucks bởi vì Starbucks đã là một thương hiệu cà phê nổi tiếng toàn cầu có khả năng thu hút khách hàng mạnh. Trung Nguyên muốn phát triển nhượng quyền trong khi chưa phải là một thương hiệu toàn cầu như Starbucks, nói đúng hơn – Trung Nguyên muốn thông qua nhượng quyền để trở thành một thương hiệu toàn cầu mạnh về cà phê như Starbucks thì phải có cách làm nhượng quyền phù hợp, mang lại hiệu quả kinh doanh thiết thực cho các đối tác của mình. Tôi nghĩ Trung Nguyên cũng sẽ nghĩ ra cách.

Một ngày nào đó khi đã già, Đặng Lê Nguyên Vũ có thể cũng sẽ bán cà phê Trung Nguyên cho người khác để đi chơi golf như ông già Alvin Edlin của kem Bud's ở San Francisco, khi mà cà phê Trung Nguyên từ thủ phủ Buôn Ma Thuột đã có mặt ở khắp mọi nơi...

(VietnamNet, ngày 19-3-2011)

Bài toán thị trường ô tô nội địa



Sau nhiều năm âm thầm thực hiện chiến lược công nghiệp ô tô, giấc mơ về một thị trường xe hơi nội địa phát triển lại trở thành chủ đề nóng đối với cơ quan quản lý và cả người tiêu dùng.

Nguyên Thứ trưởng Bộ Công Thương Lê Dương Quang từng phát biểu với báo chí tại cuộc họp giữa tháng Tư rằng: Việc thực hiện Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn 2020 có thể xem là thất bại khi hầu hết các mục tiêu đặt ra đều không thực hiện được. Phát biểu này có thể làm nhiều người bủn rủn chân tay, toát mồ hôi hột.

Người ta không thể hình dung nổi sự thật lại phũ phàng như vậy khi mà sau nhiều năm các liên doanh lắp ráp xe hơi trong nước đã được hưởng quá nhiều ưu đãi về thuế. Trong khi đa phần người tiêu dùng Việt phải mua xe nhập khẩu với thuế cao từ 80% đến 100% suốt từ những năm 90 đến nay thì các hãng sản xuất xe trong nước hưởng ưu đãi chỉ để khẳng định những lời hứa suông về thị trường xe nội.

Nói về giấc mơ “Ô tô Made in Vietnam”, tôi bỗng liên tưởng đến câu chuyện tàu vũ trụ con thoi của Liên-xô cũ. Ngày 15-11-1988, Liên-xô phóng thành công tàu vũ trụ con thoi sử dụng nhiều lần có tên Buran (Bão Tuyết). Sau chuyến bay này, khi phỏng vấn ông Valentin Glushko, tổng công trình sư dự án tàu Buran, phóng viên một tờ báo Liên-xô hỏi: “Ngành công nghiệp Liên-xô đã sản xuất được tàu con thoi Buran tốt không kém tàu con thoi Columbia của Mỹ. Theo ông, liệu có thể sản xuất được tủ lạnh Liên-xô tốt không kém tủ lạnh Nhật không?”.

Ông Valentin Glushko đã trả lời hóm hỉnh mà thẳng thắn: “Tất nhiên là được chứ, nhưng tôi e rằng giá thành của chiếc tủ lạnh Liên-xô đó cũng bằng chiếc... tàu Buran”. Chuyến bay lịch sử ngày 15-11-1988 là chuyến bay đầu tiên và cũng là cuối cùng của chương trình tàu vũ trụ con thoi đã tiêu tốn của Liên-xô 20 tỷ rúp (gần 30 tỷ đô-la Mỹ theo tỷ giá chính thức vào lúc đó).

Trong các nước ASEAN, Malaysia là nước duy nhất sản xuất ô tô mang thương hiệu nội địa Proton. Để đạt được mục tiêu này, Malaysia đã phải trả giá bằng việc liên doanh độc quyền với hãng sản xuất ô tô Mitsubishi của Nhật Bản và đánh thuế nhập khẩu cao đối với xe nhập khẩu nguyên chiếc để bảo hộ Proton. Không phải người dân nào cũng ủng hộ chương trình công nghiệp ô tô của Chính phủ Malaysia.

Nhiều người cho rằng nhu cầu thực sự của họ là mua được những chiếc xe có chất lượng

tốt và giá hợp lý, không cứ gì phải là xe nội địa với chất lượng thấp và giá thành cao. Người ta không dại gì chuyển giao cho người khác những công nghệ ô tô mới nhất để rồi bị "cạnh tranh ngược".

Theo tôi, nếu chọn chiến lược sản xuất ô tô mang thương hiệu Việt Nam, cần trả lời câu hỏi: Việt Nam có những lợi thế gì so với các nước làm được điều này trong khu vực (Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Malaysia) và các nước không làm điều này (như Singapore, Thái Lan, Indonesia, Philippines)? Nếu câu trả lời chỉ là "nhân công rẻ" mà không có thêm các lợi thế khác được định lượng rõ ràng thì đây là chiến lược rất mạo hiểm. Nhân công rẻ không bao giờ là yếu tố quyết định đối với những ngành kỹ thuật, công nghệ cao như sản xuất ô tô.

Cũng như các ngành đặc thù sản xuất máy bay, xây dựng sân bay, đóng tàu biển, trên thế giới, những nước có nền công nghiệp ô tô thực sự phát triển với thương hiệu xe của mình thường rất thiểu số. Rất nhiều nước giàu có, phát triển mà tự mình không sản xuất ô tô. Do vậy, tôi cho rằng Việt Nam cần cân nhắc kỹ trước khi quyết định "đánh cược" với hướng đi này.

Một quan chức Bộ Công Thương cũng nói rằng, mỗi năm Việt Nam sẽ phải bỏ ra 10-12 tỷ đô-la để nhập khẩu ô tô, nếu không có ngành công nghiệp ô tô. Ngay cả khi điều vị lãnh đạo này nói là đúng thì tôi cho rằng Việt Nam vẫn cần có câu trả lời cho câu hỏi: Nếu tự sản xuất ô tô thì mỗi năm nhà nước và người dân phải bỏ ra bao nhiêu tiền?

Nếu có thể thỏa mãn được nhu cầu bằng những chiếc ô tô sản xuất trong nước có chất lượng tương đương mà chỉ phải chi 8-10 tỷ đô-la thì đáng làm, nhưng nếu phải bỏ ra 13-15 tỷ đô-la để sản xuất và bù thuế thì không đáng làm. Thực tế cho thấy, trong một nền kinh tế toàn cầu hóa, nếu một quốc gia không có những lợi thế đặc biệt về một lĩnh vực sản xuất, dịch vụ nào đó, tự cung đôi khi còn đắt đỏ hơn nhập ngoại.

Sau khi Việt Nam gia nhập WTO, đến cuối năm 2007, thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc đã giảm từ 90% xuống còn 60% và được trông đợi sẽ giảm tiếp. Tuy nhiên, từ tháng 3-2008 thuế này đã tăng trở lại và đang có mức 83%. Lý do được cơ quan quản lý đưa ra là để bảo hộ cho các doanh nghiệp lắp ráp ô tô và công nghiệp phụ trợ trong nước, giảm bớt tắc nghẽn giao thông "tác động đến môi trường, gây ra nhiều bệnh về đường hô hấp".

Năm 2007, khi được báo chí hỏi: Có phải chiến lược phát triển ô tô của chúng ta đã thất bại? Nguyên Thứ trưởng Bộ Công Thương Đỗ Hữu Hào cho rằng chiến lược ô tô mới thực hiện được ba năm, chưa thể khẳng định như vậy được. Bốn năm sau, nguyên Thứ trưởng Lê Dương Quang đã xác nhận điều được dự báo từ trước. Chính sách bảo hộ bằng thuế không đạt được mục tiêu.

Tôi cho rằng với những gì đã, đang xảy ra với chiến lược công nghiệp ô tô của Việt Nam, nên chăng xem xét một số chính sách, biện pháp như sau:

Thứ nhất, thực hiện mạnh mẽ, kiên quyết lộ trình giảm thuế nhập khẩu ô tô nguyên

chiếc theo các cam kết WTO, gián tiếp buộc các liên doanh lắp ráp ô tô giảm giá vì quyền lợi của người tiêu dùng Việt Nam. Nếu một vài liên doanh lắp ráp ô tô không đủ khả năng sản xuất và cạnh tranh hiệu quả để tồn tại thì cũng phải chấp nhận.

Thứ hai, mở rộng hơn điều kiện nhập khẩu ô tô đã qua sử dụng nếu đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn về an toàn, môi trường. Giàu có, hiện đại như Mỹ mà họ còn cho phép nhập ô tô cũ, máy bay cũ thì Việt Nam cũng không nên hạn chế việc này quá mức cần thiết.

Thứ ba, chúng ta chưa theo đuổi tham vọng sản xuất ô tô mang thương hiệu Việt Nam mà chú trọng sản xuất linh kiện, phụ tùng theo tiêu chuẩn của các nhà sản xuất xe hơi nước ngoài. Việc này cũng không phải dễ (việc sản xuất linh kiện phải đáp ứng rất nhiều yêu cầu kỹ thuật, pháp lý phức tạp, tốn kém để được phê chuẩn), nhưng có thể thành công một cách chọn lọc. Bản thân các nhà sản xuất ô tô cũng đặt mua linh kiện từ rất nhiều nước, cho nên Việt Nam có cơ hội thành công với một số loại linh kiện ô tô không quá phức tạp.

Tất nhiên cơ quan quản lý phải xem xét vấn đề chiến lược phát triển ô tô dưới nhiều góc độ phức tạp hơn nhiều so với người dân. Hy vọng là sẽ không xảy ra điều gì giống kiểu “sản xuất tủ lạnh với giá bằng tàu con thoi” trong ngành ô tô ở Việt Nam.

(VNExpress, ngày 11-5-2011)

Sẽ có những công ty đường sắt mới



Chuyên gia hàng không, tiến sỹ kinh tế Lương Hoài Nam – nguyên Tổng Giám đốc Jetstar Pacific, cho rằng: Đường sắt hoàn toàn có thể cải tổ giống hàng không đã làm; việc đổ lỗi cho tính đặc thù chỉ làm ngành này kéo dài tình trạng trì trệ, độc quyền.

TIẾC CHO ĐƯỜNG SẮT

Thưa ông, việc nên hay không tách các mảng kinh doanh của đường sắt hiện nay, người ta thường so sánh với hàng không. Vậy nếu tách có khó khăn không?

TS. Lương Hoài Nam: Trước ngày 1-7-1993, Tổng Công ty Hàng không Việt Nam (Vietnam Airlines) quản lý vận tải hàng không, sân bay, quản lý điều hành bay và các hoạt động kinh doanh dịch vụ mặt đất. Tóm lại là "tất cả trong một". Thực tế đó có tính lịch sử vì tận năm 1989, hàng không mới tách ra khỏi quân đội.

Thời điểm bấy giờ, Chính phủ nhìn thấy mô hình đó không giống hàng không thế giới và giữa năm 1993 tiến hành cải tổ. Bản chất, đó là việc tách kinh doanh vận tải hàng không và các dịch vụ mặt đất khỏi các dịch vụ hạ tầng.

Cảng hàng không – sân bay và quản lý điều hành bay được coi là các dịch vụ hạ tầng với tính độc quyền đương nhiên. Nếu để vận tải trong cùng một tổ chức kinh doanh với các dịch vụ độc quyền đó thì chính vận tải hàng không sẽ "nhiễm" tính độc quyền. Mảng vận tải có thể sử dụng, thậm chí lợi dụng tính độc quyền của hai mảng kia trong cạnh tranh với các đối thủ trên thị trường.

Việc tách bạch các mảng kinh doanh của hàng không mang lại lợi ích kinh tế – xã hội như thế nào?

TS. Lương Hoài Nam: Với sự tổ chức hợp lý, khoa học, cả ba mảng hàng không trụ cột của nước ta đã có sự phát triển rất lớn trong vòng 20 năm qua. Năm 1993, chúng ta nhìn sang hãng hàng không Philippines Airlines với sự ngưỡng mộ thì nay Vietnam Airlines lớn gấp 1,5 lần Philippines Airlines về đội máy bay và các chỉ số khác; khoảng cách đến Thai Airways, Malaysia Airlines không còn xa.

Hàng không Việt Nam thành một thị trường lớn và tăng trưởng nhanh. Các loại máy bay, hệ thống bán vé, cơ sở hạ tầng khai thác, bảo dưỡng máy bay của nước ta không thua

kém so với khu vực và thế giới. Khách hàng và xã hội được hưởng nhiều lợi ích từ đợt cải tổ hàng không năm 1993.

Gần đây, ông có nhiều phát biểu về đường sắt, vậy đánh giá về ngành này thế nào?

TS. Lương Hoài Nam: Cứ gần Tết, một số đông người dân lại bức xúc với cách bán vé của ngành đường sắt, nhưng tình hình vẫn không cải thiện.

Tuy nhiên, chuyện vé chỉ là bề nổi, phía sau đó là chất lượng dịch vụ. Ở hàng không, sức ép cạnh tranh khiến các hãng phải đầu tư phát triển đội máy bay, loại bỏ các máy bay quá cũ, đầu tư nâng cao chất lượng, nguồn nhân lực đạt trình độ quốc tế.

Những bước phát triển như thế, rất tiếc, chưa nhìn thấy trong ngành đường sắt. Đây là hệ quả của cách tổ chức thiếu khoa học và tình trạng độc quyền phát sinh từ cách tổ chức đó.

ĐƯỜNG SẮT SẼ LÀM ĐƯỢC

Theo ông, liệu đường sắt có thể làm được như hàng không?

TS. Lương Hoài Nam: Hàng không và đường sắt có kết cấu kỹ thuật và chức năng khá giống nhau. Hàng không thay đổi được thì đường sắt cũng làm được. Các đoàn tàu giống các máy bay, đường ray tương ứng với đường hàng không, nhà ga giống sân bay. Nhà ga và đường ray cũng có tính độc quyền đương nhiên.

Nếu gắn vận tải đường sắt với nhà ga và đường ray như cách làm lâu nay thì nó cũng bị "nhiễm" tính độc quyền của hai cái kia. Không nhà đầu tư nào dám mạnh dạn bỏ vốn thành lập một công ty vận tải đường sắt để cạnh tranh với Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam – "ông chủ" của tất cả nhà ga, đường ray và là người quyết định giờ chạy tàu. Nói thẳng thắn, đó chính là thực tế của ngành đường sắt nước ta.

Ở góc độ khác, nó kìm hãm sự phát triển của cả mảng dịch vụ hạ tầng và dịch vụ vận tải. Số tuyến đường và tổng chiều dài đường sắt nước ta gần như không có sự tăng trưởng trong hàng chục năm qua. Chất lượng, mức độ hiện đại và tiện nghi của các đoàn tàu rất thấp so với thế giới.

Lý do của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam đưa ra là khi tách sẽ rối trong hoạt động, theo ông thì sao?

Tôi nghĩ không cần quá lo lắng về điều đó. Khi vận tải hàng không, cảng hàng không – sân bay và quản lý điều hành bay được tách độc lập vào năm 1993, không xảy ra bất kỳ sự rối ren nào trong hoạt động của ngành. Hai mảng dịch vụ mang tính độc quyền đương nhiên là cảng hàng không – sân bay và quản lý điều hành bay khi đó được đặt dưới sự quản lý chuyên ngành của Cục Hàng không về chuyên môn và sự quản lý liên ngành Giao thông – Tài chính về giá, phí. Mọi thứ đều rõ ràng, minh bạch, thông suốt. Đường sắt cũng hoàn

toàn làm được như vậy.

Theo ông, sau khi tách, khả năng thu hút tư nhân vào đường sắt như thế nào?

Tôi tin vào năng lực đầu tư và tổ chức quản lý, điều hành của tư nhân. Họ có thể đầu tư thành lập hãng hàng không như chúng ta đã và đang nhìn thấy. Thậm chí, ông Đoàn Nguyên Đức của Hoàng Anh Gia Lai đang đầu tư xây hai sân bay khá lớn ở Lào. Tôi tin là họ không "ngán" gì mà lại không thành lập công ty vận tải đường sắt. Cái làm cho họ "ngán" là sự thiếu bình đẳng, minh bạch trong kinh doanh và cạnh tranh. Còn như bây giờ, họ may ra chỉ mua một vài toa tàu để kinh doanh, như thế cũng đã "oải" rồi.

Nếu được cởi trói, các công ty đường sắt mới sẽ đầu tư mua đầu máy, toa xe hiện đại và chú trọng chất lượng dịch vụ. Giá vé đường sắt cũng sẽ đa dạng. Các doanh nghiệp vận tải đường sắt sẽ chú trọng tiết kiệm chi phí, tinh giản biên chế, nâng cao hiệu quả đầu tư, chú trọng phát triển nguồn nhân lực, cải thiện môi trường làm việc.

Cảm ơn ông!

(Báo Tiền Phong, ngày 02-4-2014)

Tư duy mạng nhện



Không có cái gì có thể tử tế được bằng cách nghĩ và làm kiểu ăn xổi ở thì, qua loa xong chuyện. Mọi thứ tử tế cần được đầu tư chất xám, công sức, tiền bạc. Có lẽ, để có một chất lượng cuộc sống đô thị tốt hơn, người dân sẵn sàng trả tiền để chính quyền thực hiện các chương trình nâng cấp đô thị.

Đối với những người nước ngoài đến Việt Nam, nước ta, theo cách riêng của mình, có rất nhiều thứ gây ấn tượng khó quên cho họ. Khi họ vừa đến và ra khỏi sân bay, cái đầu tiên chắc chắn là nền giao thông xe máy độc nhất vô nhị, hiếm thấy ngay cả ở các nước còn nghèo và kém phát triển hơn.

Nhưng bài viết này không nói về giao thông xe máy mà về cái thứ hai, cái đập ngay vào mắt các ngoại khách. Đó là mạng nhện dây điện vắt dọc ngang đường phố. Đến người giàu nhất hành tinh, tỷ phú Bill Gates mà còn không thoát được sự cám dỗ của chúng. Trên trang cá nhân, Bill Gates đã dùng một tấm ảnh mạng nhện dây điện Việt Nam để nói về mức độ nan giải của các vấn đề năng lượng: Bạn không hình dung được chúng rối ren và nan giải đến mức nào ư, thì hãy ngắm bức ảnh mạng nhện dây điện Việt Nam và tự cảm nhận đi!

Mạng nhện dây điện với các búi nhỏ bằng bắp chân và các búi to bằng thân người cũng là nơi đào tạo những người thợ tay nghề cao. Trong đám dây bùng nhùng đó, họ có thể tìm ra dây nào bị đứt và đứt chỗ nào rất nhanh. Trong tương lai, khi công nghiệp sản xuất máy bay, tàu thủy ở nước ta phát triển, họ chính là nguồn thợ điện tay nghề cao cho các lĩnh vực công nghệ cao.

Nói vậy thôi chứ thực ra những cái mất từ các mạng nhện dây điện nhiều hơn cái được, cho nên nhiều nước đã ngầm hóa hầu hết loại dây trong thành phố. Chúng làm xấu đô thị, làm tức mắt người dân và để ngoại khách coi thường năng lực quản lý, phát triển đô thị. Mạng nhện dây điện, không có mã bưu điện, số nhà nhiều nơi đánh tùm lum, rác rưởi, bụi bặm, ruồi muỗi, sự rối loạn giao thông, trộm cướp... Đó là thực tế chất lượng quản lý, phát triển của nhiều đô thị nước ta.

Mưa, bão đã không ít lần làm đổ cây, đứt cáp điện, cáp viễn thông, có những lần điện giật gây chết người đi đường. Có người đang đi xe máy thì bị dây điện quấn ngang cổ gây tai nạn. Những sự cẩu thả với dây diện ngoài trời và trong nhà còn làm phát sinh một số vụ hỏa hoạn, gây thiệt hại lớn về người và của...

Tại sao vẫn còn tồn tại mạng nhện dây điện ở nước ta, trong khi ở nhiều nước đã ngầm

hóa gần hết? Ngầm hóa thì tốn; chăng mạng nhện như lâu nay thì dễ, nhanh và đỡ tốn. Điều đó ai cũng hiểu. Nhưng trên đời, có cái gì dễ, nhanh, đỡ tốn mà lại tử tế không? Không có cái gì có thể tử tế được bằng cách nghĩ và làm kiểu ăn xổi ở thì, qua loa xong chuyện. Mọi thứ tử tế cần được đầu tư chất xám, công sức, tiền bạc. Có lẽ, để có một chất lượng cuộc sống đô thị tốt hơn, người dân sẵn sàng trả tiền để chính quyền thực hiện các chương trình nâng cấp đô thị.

Đối với việc ngầm hóa dây điện, cáp viễn thông, người phải trả tiền cho đô thị làm việc đó là các công ty điện lực và viễn thông. Các công trình hạ tầng ngầm do các đô thị đầu tư thì các doanh nghiệp có nhu cầu sử dụng phải trả tiền thuê. Giá dịch vụ mà người dân phải trả có thể cao hơn để bù đắp cho họ, ngược lại, người dân được hưởng một môi trường đô thị văn minh, hiện đại, an toàn hơn. Việc của các nhà quản lý đô thị là nghĩ ra cách làm, cách đóng góp và chia sẻ lợi ích hợp lý.

Còn nếu các nhà quản lý đô thị không làm, mạng nhện dây diện sẽ tồn tại mãi mãi ở các đô thị Việt Nam. Chẳng qua, chúng là bản sao của mạng nhện trong đầu các nhà quản lý đô thị mà thôi.

(VNExpress, ngày 12-8-2014)

Cần chuẩn bị cấm xe máy ở tất cả đô thị lớn



TS. Lương Hoài Nam nói, với những tác hại khủng khiếp từ "tư duy xe máy", đã đến lúc phải có lộ trình cấm xe máy ở những đô thị lớn.

Những ngày qua, dư luận lại rộ lên tranh cãi về việc xe máy có là nguyên nhân chính dẫn đến sự xập xệ, nhếch nhác, bẩn thỉu, khó phát triển tại các đô thị của Việt Nam và liệu đã đến lúc cấm triệt để xe máy chưa. TS. Lương Hoài Nam, nguyên Tổng Giám đốc Jetstar Pacific gửi cho VTC News bài viết dưới đây:

Cách đây hai năm, đại diện Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia (UB ATGTQG) đề xuất cần có lộ trình giảm xe máy trong cả nước và riêng đối với Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh thì cần có lộ trình tiến tới cấm xe máy trong nội đô. Ông cũng nói là không cấm ngay lập tức, 10-15 năm sau mới cấm, nhưng cần sớm công bố lộ trình.

Thế nhưng, ý kiến của ông đại diện UB ATGTQG bị dư luận (được báo chí đại diện) phản ứng dữ dội. Sự phản ứng mạnh đến mức ông Bộ trưởng Giao thông vận tải phải thanh minh là không có quyết định hay kế hoạch cấm xe máy nào cả để xoa dịu.

Từ đó đến nay, lác đác một số độc giả lại đề xuất lộ trình tiến tới cấm xe máy ở nội thành các đô thị lớn. Lần nào cũng vậy, các độc giả đó đều nhận được phản ứng nhiều hơn là ủng hộ và chia sẻ. Năm tháng trôi qua, vấn đề vẫn nằm nguyên đó; cả các cơ quan nhà nước và độc giả đều ngại khơi lại.

Bài viết này cũng dễ có kết cục tương tự.

KHÔNG THỂ TIẾP TỤC NÉ TRÁNH

Tuy vậy, người viết cho rằng các cơ quan nhà nước còn né tránh xem xét vấn đề này chỉ kéo dài thêm sự lạc hậu và nguy hiểm của nền giao thông đô thị Việt Nam, kéo dài thêm sự nghèo nàn, lạc hậu của bản thân các đô thị và cư dân đô thị và, nói rộng ra, của cả đất nước.

Các phương tiện giao thông công cộng hiện đại (tàu điện ngầm và tàu điện trên cao, xe buýt) và ô tô cá nhân đại diện cho sự văn minh mà các đô thị và cư dân hướng tới ở bất kỳ nơi nào. Điều này không có gì phải tranh cãi.

Loài người đến nay chưa nghĩ ra được phương tiện đi lại nào hiện đại, văn minh hơn chúng. Máy bay chỉ phục vụ cho việc đi lại với khoảng cách xa hàng trăm cây số, không ai lại dùng máy bay để đi lại trong thành phố. Cũng không ai nói rằng xe máy hiện đại, văn

minh hơn các phương tiện giao thông đô thị nêu trên.

Những người phản đối ý tưởng cấm xe máy (trong tương lai) phần lớn có quan điểm là hãy phát triển các phương tiện giao thông công cộng cho thật tốt, thật tiện đi, hãy giảm giá ô tô xuống nhiều đi rồi số lượng xe máy mặc nhiên sẽ giảm.

Điều đó không sai về lý thuyết, nhưng kém khả thi trên thực tế.

Cần nhìn nhận một sự thật là kể cả ở các quốc gia nghèo hơn Việt Nam, không đâu có "nền giao thông xe máy" với mật độ, tỷ lệ xe máy cao như Việt Nam cả. Gần nhất là Campuchia, Lào, xa một chút là Myanmar.

Họ đều đang nghèo hơn Việt Nam, nhưng không có tỷ lệ xe máy so với ô tô cao như Việt Nam. Yangon, thủ đô cũ của Myanmar, thậm chí còn cấm hoàn toàn xe máy từ lâu mà vẫn giải quyết được nhu cầu giao thông đô thị.

Đành rằng chất lượng xe buýt và ô tô cá nhân ở Yangon chưa tốt, nhưng rõ ràng là mục đích cấm xe máy ở Yangon đã thực hiện được ở một đất nước còn rất nhiều khó khăn về kinh tế.

AN TOÀN GIAO THÔNG

Câu hỏi đặt ra là: cấm xe máy và thay thế nó bằng các phương tiện giao thông công cộng và ô tô cá nhân vì những mục đích gì và những mục đích đó có đáng không, có quan trọng không?

Mục đích đầu tiên có lẽ là an toàn giao thông. Xe máy là phương tiện di chuyển với tốc độ cao như ô tô, nhưng nó bảo vệ người đi xe không khác gì cái xe đạp đi chậm. Dĩ nhiên, xe máy không an toàn bằng ô tô đi nhanh và xe đạp đi chậm.

Mỗi năm ở Việt Nam có trên dưới 10.000 người chết và 20.000 bị thương vì tai nạn giao thông, phần lớn các vụ giao thông có ít nhất một bên là xe máy (xe máy với ô tô, xe máy với xe máy, xe máy với người đi bộ...).

Nếu hai ô t ô va chạm nhau khi lưu thông, khả năng vụ va chạm gây chết người cho những người đi trên ô tô thấp hơn hẳn so với khi một bên, hoặc cả hai bên, là xe máy.

Cứ mỗi giờ trôi qua, ở đâu đó trên đất nước ta một người đã chết, vài người bị thương vì tai nạn giao thông, gây bao đau thương cho gia đình và tốn kém cho xã hội.

Tỷ lệ số người chết vì tai nạn giao thông mỗi năm tính trên 100.000 hoặc trên 1 triệu người dân của Việt Nam, cao gấp nhiều lần trung bình thế giới và khu vực – điều có thể thấy rõ trong các báo cáo của Tổ chức Y tế Thế giới, hoặc trên bản đồ "Những con đường chết chóc" RoadsKillMap.com.

CHẤM DỨT BỆ RẠC, BẨN THỈU

Mục đích tiếp theo của việc hạn chế, tiến tới cấm xe máy ở các đô thị lớn là để giảm khí thải gây ô nhiễm môi trường. Theo các báo cáo được công bố, xe máy và ô tô đóng góp 70% khí thải gây ô nhiễm môi trường ở các đô thị Việt Nam.

Các nghiên cứu cho thấy khí thải động cơ xe máy chứa nhiều thành phần gây ô nhiễm môi trường hơn so với ô tô do mức độ xử lý khí thải của động cơ xe máy hạn chế hơn.

Đối với một sản lượng vận chuyển như nhau, việc thay thế xe máy bằng các loại phương tiện giao thông công cộng (tàu điện ngầm, tàu điện trên cao, xe buýt) và ô tô cá nhân sẽ làm giảm khí thải gây ô nhiễm môi trường.

Liên quan đến ô nhiễm môi trường, tác hại của xe máy không chỉ ở khí thải. Xe máy là yếu tố duy trì kiểu sống phát sinh nhiều rác thải. Sự tiện lợi của xe máy dừng bất kỳ chỗ nào sinh ra hàng quán, chợ cóc vỉa hè thay cho các nhà hàng, siêu thị sạch sẽ, văn minh.

Sự phát triển tràn lan hàng quán, chợ cóc vỉa hè (với xe máy là phương tiện đi lại của cả người mua, người bán) sản sinh ra một lượng rác thải khổng lồ không được xử lý mà được đổ ngay ra vỉa hè, lòng đường, làm ô nhiễm không khí và nguồn nước. Hiếm có nước nào mà rác rưởi, bụi bặm nhiều như ở Việt Nam, k ể cả ở các nước nghèo hơn.

Cần thẳng thắn nhìn vào một sự thật là chúng ta ở bẩn và ăn bẩn và xe máy không hoàn toàn vô can trong việc tạo ra một cuộc sống bẩn ở nước ta. Một sự thật đau buồn khác: Việt Nam là quốc gia có tỷ lệ người chết vì ung thư rất cao so với thế giới.

Nếu ai chưa tin, hãy đến một nghĩa trang thành phố và nhìn vào các bia mộ những người chết trẻ.

Nếu hỏi người quản lý nghĩa trang nguyên nhân chết của những người trẻ này, câu trả lời phổ biến là do ung thư hoặc bị tai nạn giao thông. Trong cả hai trường hợp, đều thấy dáng dấp của cái xe máy, vấn đề chỉ là nó liên quan gián tiếp hay trực tiếp thôi.

NHÂN CÁCH TỪ "TƯ DUY XE MÁY"

Mặc dù chưa có các cuộc điều tra, người viết bài này cũng có cảm giác là nền giao thông xe máy, cách đi xe máy, cách tương tác với những người và phương tiện khác trên đường có ảnh hưởng đến cả việc hình thành nhân cách, đạo đức con người.

Thường những người khi chuyển từ lái xe máy sang lái ô tô đều thấy nhiều người đi xe máy rất ẩu, dễ gây tai nạn với chiếc ô tô mình đang lái. Chính họ cũng nhận ra trước đây mình đã từng lái xe máy không an toàn.

Lái ô tô đòi hỏi ở người lái xe sự tập trung và tính điềm tĩnh, những tố chất nhân cách quan trọng của con người. Những người biết lái ô tô khi lái xe máy điều khiển xe máy cũng

thận trọng hơn những người chưa từng lái ô tô bao giờ.

Do nhiều nguyên nhân, xe máy đối với người Việt Nam đã không còn là phương tiện giao thông mà đã trở thành một thói quen, một thứ văn hóa khó thay đổi. Ai lớn lên cũng nghĩ ngay đến việc sắm cho mình một chiếc xe máy.

Việc chọn loại xe này hay xe khác ngoài ý nghĩa phương tiện đi lại còn mang ý nghĩa đẳng cấp con người. Có những loại xe máy ở Việt Nam giá cao hơn nhiều so với cùng loại xe đó ở nước ngoài, đắt hơn cả một số loại ô tô.

Người ta muốn chúng phải đắt để nhiều người khác không thể mua được, qua đó nâng cao đẳng cấp của những người sở hữu chúng, giống như những chiếc xe đạ p Nhật trong thời bao cấp với giá đắt hơn căn nhà.

Xe máy đối với nhiều người Việt Nam tương tự ô tô đối với người nước ngoài: vừa là phương tiện đi lại, vừa là công cụ khẳng định cái tôi và vì thế sự chia tay với xe máy trở nên khó khăn hơn khi nhiều người dân chưa có điều kiện mua được ô tô.

THUYẾT PHỤC ĐẦU TƯ: CẤM XE MÁY

Những người phản đối ý tưởng cấm ô tô ở các đô thị lớn thường nêu ra các khó khăn về nguồn vốn để đầu tư cho giao thông công cộng thay thế xe máy.

Tác giả bài viết này cho rằng không thể và không nên dựa vào vốn ngân sách để đầu tư cho giao thông công cộng, mà nên tìm và hoàn toàn có thể tìm đủ vốn từ trong dân, từ các nhà đầu tư – doanh nghiệp tư nhân và nước ngoài.

Nhưng muốn các nhà đầu tư tư nhân, nước ngoài mạnh dạn đầu tư vào giao thông công cộng, họ cần được đảm bảo rằng nhà nước sẽ có các biện pháp đồng bộ để hạn chế, tiến tới cấm xe máy ở các đô thị để việc họ đầu tư vào giao thông công cộng có đầu ra tốt.

Họ không thể đầu tư hàng tỷ hay hàng chục tỷ đô-la vào giao thông công cộng rồi chờ người dân Việt Nam thay đổi thói quen đi xe máy. Đối với các nhà đầu tư phi ngân sách, điều này quá rủi ro cho họ, họ sẽ không làm.

Xét về hiệu quả đầu tư xã hội, số tiền mà người dân Việt Nam đã và đang bỏ ra mua xe máy là rất lớn. Theo quy hoạch giao thông quốc gia, đến năm 2020 cả nước có 36 triệu xe máy. Thế nhưng, đến hết quý I năm 2013, số xe máy ở Việt Nam đã vượt 37 triệu chiếc.

Số lượng xe máy đăng ký mới chỉ riêng trong quý I năm nay đã xấp xỉ 700.000 chiếc. Hiện tại, mỗi năm người Việt Nam mua thêm khoảng 3 triệu chiếc xe máy. Tổng công suất các doanh nghiệp sản xuất xe máy ở Việt Nam đến hết năm nay đạt 5,5 triệu chiếc/năm.

Nếu tính giá bình quân mỗi chiếc xe máy khoảng 700-1000 đô-la thì mỗi năm người dân Việt Nam chi mua xe máy khoảng 2-3 tỷ đô-la. Nếu có một nền giao thông công cộng

phát triển, số tiền khổng lồ này có thể đầu tư hiệu quả cho các mục tiêu khác, trong đó có việc đầu tư vào chính giao thông công cộng.

Thực tiễn thế giới cho thấy, với chính sách nhà nước phù hợp, giao thông công cộng là lĩnh vực đầu tư béo bở, hấp dẫn vì có nguồn khách hàng khổng lồ.

Ngay tại Việt Nam, các nhà đầu tư tư nhân nước ta đã dám đầu tư hàng trăm, hàng nghìn tỷ đồng vào mỗi doanh nghiệp hàng không tư nhân. Nếu nhà nước có cơ chế, chính sách thuận lợi cho việc đầu tư vào tàu điện, xe buýt công cộng, các nhà đầu tư tư nhân sẽ sẵn sàng làm như họ đã và đang làm hàng không.

Ngoài ra, việc thu hút đầu tư nước ngoài vào giao thông công cộng ở các đô thị lớn là không khó, đặc biệt là đối với tàu điện ngầm và tàu điện trên cao.

Nói chung là không nên đặt vấn đề nhà nước đầu tư vào giao thông công cộng (để thay thế xe máy), mà tạo cơ chế, chính sách để các nhà đầu tư tư nhân, nước ngoài đầu tư và quản lý, vận hành các doanh nghiệp giao thông công cộng.

Việc của nhà nước là làm sao để họ yên tâm bỏ tiền ra. Lộ trình hạn chế, tiến tới cấm xe máy ở các đô thị lớn chính là để tạo sự yên tâm cho các nhà đầu tư.

Do vậy, lập luận là hãy cứ đầu tư để có dịch vụ giao thông công cộng thật tốt đi, khi đó người dân sẽ tự bỏ xe máy, chỉ để chúng ta nói với nhau cho vui.

Nó không thuyết phục được những người có tiền bỏ tiền ra đầu tư. Nếu ta là họ, chính ta cũng không dám bỏ tiền ra. Điều gì mà chính ta không dám làm (vì ta thấy rủi ro) thì cũng đừng mong là người khác sẽ làm.

ĐỪNG ĐỂ LẮNG NGHE CÓ VẤN ĐỀ

Việc các cơ quan lắng nghe ý kiến rộng rãi của người dân là tốt, nhưng các cơ quan nhà nước có điều kiện đi đây đi đó, hiểu biết thế giới hơn nhiều người dân.

Trước một thực tế "nền giao thông xe máy" không giống ai của Việt Nam, nếu sự lắng nghe người dân dẫn đến tình trạng không làm gì để thay đổi và để cho "văn hóa xe máy" ngày càng phát triển với rất nhiều hệ lụy đối với sự phát triển, của các đô thị và cả nước (một số được phân tích trên đây), sự lắng nghe đó có lẽ cũng có vấn đề.

Nếu chúng ta không thể giải quyết được các hệ lụy của "văn hóa xe máy" cho chính thế hệ chúng ta, ít ra cũng cần cố giải quyết cho các thế hệ mai sau và bắt đầu ngay từ bây giờ.

Hãy để lại cho thế hệ mai sau các đô thị văn minh, hiện đại, với nền giao thông an toàn và sạch hơn.

(VTC News, ngày 28-10-2013)

Không cấm xe máy là có tội với những người chết thảm



Những nạn nhân chết thảm trên đường phố chủ yếu là người đi xe máy và chừng nào xe máy còn là phương tiện thống lĩnh, chúng ta còn có tội với họ.

Tiếp tục chuyên đề "Cần cấm xe máy ở tất cả đô thị lớn" do VTC News khởi xướng, TS. Lương Hoài Nam, nguyên Tổng Giám đốc Jetstar Pacific tiếp tục gửi đến tòa soạn bài viết sau:

Ngày 28-10-2013, VTC News đã đăng bài viết "Cần chuẩn bị cấm xe máy ở tất cả đô thị lớn" mà tôi là tác giả. Sự quan tâm của bạn đọc đối với bài viết này vượt xa hình dung của tôi khi viết bài báo đó.

Đến chiều ngày 11-11-2013, đã có khoảng 300.000 lượt đọc trên VTC News, không tính số lượt đọc trên các trang tin tổng hợp.

Có hơn 20.000 bạn đọc tham gia biểu quyết cho ba lựa chọn: (a) Không nên cấm xe máy (14%), (b) Cần có lộ trình cấm ngay từ bây giờ (52%) và (c) Chỉ cấm khi có các phương tiện hiện đại thay thế (32%).

Cũng đã có hàng nghìn ý kiến phản hồi bạn đọc gửi về VTC News, nội dung của các ý kiến về cơ bản phù hợp với ba lựa chọn nêu trên.

Có thể nói, khoảng 85% bạn đọc tham gia bỏ phiếu đã ủng hộ việc thay thế xe máy ở các đô thị lớn bằng các phương tiện giao thông công cộng hiện đại.

Sự khác biệt giữa các nhóm (b) và (c) chỉ là, theo nhóm (b), cần phải có và công bố lộ trình cấm xe máy ngay từ bây giờ, còn theo nhóm (c), các đô thị hãy phát triển các phương tiện giao thông hiện đại rồi thì cấm xe máy.

Khi viết bài này, tôi biết đây là vấn đề rất nhạy cảm. Nó đụng chạm đến mỗi cư dân các đô thị lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh. Hiếm có gia đình nào không có xe máy khi 90 triệu người dân nước ta đang sở hữu tới 37 triệu chiếc xe máy.

Gia đình ba thế hệ của tôi cũng đi lại chủ yếu bằng xe máy vì chỉ có một chiếc xe ô tô 7 chỗ, không đủ cho nhu cầu đi lại của cả nhà.

Việc tôi đề nghị xây dựng lộ trình cấm xe máy ở các đô thị lớn không phải là vì nhà tôi giàu có, không dùng tới xe máy nữa như một số bạn đọc nhận định khi phản hồi bài báo của tôi.

KHẨN THIẾT LẮM RỒI

Trong bài viết của mình, tôi cũng không đề nghị cấm xe máy ngay. Tôi hiểu việc này cần có một lộ trình, có thể là 10 năm, 15 năm, hoặc lâu hơn nữa.

Nhưng nếu không xác định một lộ trình rõ ràng từ bây giờ (như 52% bạn đọc đã chọn) thì thời gian sẽ trôi đi, lộ trình 10 năm, 15 năm... sẽ được tính từ một mốc mới.

Sẽ không phải là 10 năm, 15 năm... tính từ năm 2013 hay 2014, mà tính từ năm 2020, 2025 hay 2030.

Hoặc là chúng ta sẽ đặt nó sang một bên, không bàn nữa, 5 năm sau ai đó lại đề xuất một lần nữa, lại tranh luận và lại... tiếp tục đặt sang một bên.

Trong quá khứ, chúng ta có rất nhiều thứ như vậy, ở các lĩnh vực khác nhau, chỉ vì chúng ta không có khả năng đồng thuận và quyết tâm giải quyết dứt điểm.

Chúng ta nói đổi mới toàn diện giáo dục suốt vài chục năm nay, đến rất gần đây mới có được một đề án đổi mới giáo dục với các mục tiêu, nội dung, lộ trình thực hiện cụ thể và hy vọng là sẽ thực hiện được.

Chúng ta nói đổi mới doanh nghiệp nhà nước từ cuối những năm 80 và đến nay vẫn tiếp tục bàn.

Như TS. Lê Xuân Nghĩa từng ví von, việc đổi mới doanh nghiệp nhà nước ở nước ta được bàn và làm suốt từ khi ông mới ra trường đi làm, đến khi ông về hưu vẫn còn chưa xong, vẫn tiếp tục bàn.

Trong khi đó, bên cạnh chúng ta, Trung Quốc đã và đang tiến như vũ bão trên con đường trở thành cường quốc kinh tế.

Bảy năm từ nay đến năm 2020 không phải là lộ trình để Trung Quốc đạt được những mục tiêu khiêm tốn như việc cấm xe máy ở một số đô thị, mà để trở thành một xã hội khá giả toàn diện theo nghị quyết Đại hội thứ 18 Đảng Cộng sản Trung Quốc.

Còn mục tiêu bỏ xe máy ở một số đô thị thì họ đã làm xong rồi (với việc công bố trước 10 năm ở Bắc Kinh, Thượng Hải, trước bảy năm ở Quảng Châu).

Ở Thượng Hải, riêng số cầu vượt ba tầng xe chạy gần 1.000 chiếc, còn số cầu vượt, hầm chui hai tầng không đếm xuể.

Ở nước ta, hầm chui Kim Liên làm hết sáu năm. Mấy chiếc cầu vượt nhỏ bằng thép ở Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh mỗi khi khai trương được coi là sự kiện lớn. Nghĩ mà buồn.

Tôi cũng xin được khẳng định rằng việc cấm xe máy ở các đô thị lớn không phải là mục tiêu, mà việc đầu tư cho các phương tiện giao thông đô thị văn minh, hiện đại, an toàn thay

thế xe máy (tàu điện ngầm, tàu điện trên cao, xe buýt...) ở các đô thị này mới là mục tiêu.

NHÀ NƯỚC THIẾU CƯƠNG QUYẾT

Nhưng vì sao tôi lại đặt vấn đề cần có lộ trình cấm xe máy ở các đô thị lớn thay vì nói về nhu cầu đầu tư phát triển các hệ thống giao thông công cộng?

Bởi vì vấn đề đầu tư phát triển giao thông công cộng thì chúng ta đã nói mãi và đã có trong không ít tài liệu quy hoạch, chiến lược phát triển giao thông của các cơ quan nhà nước, tôi có nói thêm cũng thừa.

Tuy nhiên, việc hiện thực hóa các mục tiêu về giao thông công cộng có thể nói là rất khó khăn, chậm chạp.

Tôi rất khó hình dung bao giờ các phương tiện giao thông công cộng sẽ đủ nhiều, đủ tiện để người dân tự bỏ xe máy như một số bạn đọc lập luận.

Ngay trong dự thảo Quyết định phê duyệt "Đề án phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố" (tháng 11-2013), Bộ Giao thông Vận tải cũng chỉ đặt vấn đề "Xây dựng lộ trình cụ thể từng bước kiểm soát sự phát triển của phương tiện cá nhân tiến đến hạn chế phương tiện cá nhân hoạt động tại một số khu vực trung tâm của các thành phố lớn (đặc biệt là xe gắn máy)".

Rõ ràng là mục tiêu bỏ xe máy ở các đô thị lớn vẫn chưa được đặt ra một cách cụ thể và cương quyết.

CHÚNG TA CÓ TỘI RẤT LỚN

Thật tủi thân khi nghĩ rằng thế hệ chúng tôi có thể chưa có hạnh phúc nhìn thấy một đô thị Việt Nam phát triển, với các phương tiện giao thông công cộng văn minh, hiện đại, an toàn, không có xe máy.

Thật đau khổ khi thấy mỗi ngày trên dưới 30 người Việt Nam bị chết vì tai nạn giao thông, trong đó khoảng 70% có sự tham gia của xe máy.

Trong mỗi chúng ta, có ai không xót xa, thương cảm khi hàng ngày đọc những dòng tin người chồng ngất lịm bên xác người vợ mang bầu bị xe bồn cán nát; những cô gái, chàng trai mới mười tám đôi mươi đi xe máy bị xe tải cán nát không toàn thây; nữ phóng viên tác nghiệp bão bị ô tô tông chết thảm để lại đứa con thơ dại mới 3 tuổi đầu và cả gia đình khó khăn chỉ dựa vào số tiền còm cõi hơn 2 triệu đồng của chị.

Thương tâm lắm!

Nhưng tại sao họ lại chết thảm khốc, thương tâm như thế?

Vì họ đi xe máy.

Hầu hết họ đều đi xe máy.

Nếu họ đi xe buýt hoặc phương tiện khác an toàn hơn, họ có chết thảm như thế?

Ở Berlin, tôi đã chứng kiến một người đàn ông say rượu bước xuống lòng đường bị xe hơi tông chết. Sáng hôm sau, các báo lớn đồng loạt đưa tin đậm nét về câu chuyện thương tâm này.

Còn ở ta thì sao? Bây giờ những tin tức về tai nạn giao thông chỗ nọ chỗ kia, thậm chí có đến vài người chết cũng đã trở thành tin tức bình thường, không có gì đáng chú ý bởi mỗi ngày ở Việt Nam có đến 30 người chết vì tai nạn trên đường.

Những điều bất thường đang trở nên bình thường. Tin tức tai nạn giao thông nhiều tới mức, nó đã làm chai sạn cách tư duy nhân văn của nhiều người.

Tôi cho rằng, chừng nào vẫn còn những cái chết thương tâm vì nạn nhân đi xe máy, chúng ta đang có tội rất lớn với họ.

Thật bất an khi thấy các đô thị nước ta ngày càng bị ô nhiễm vì khí thải xe máy và rác thải có liên quan khăng khít đến cuộc sống với những chiếc xe máy. Thật buồn lòng khi thấy văn hóa giao thông xe máy đã và đang ảnh hưởng tiêu cực đến văn hóa con người Việt Nam.

Mà ước mơ đó có gì to tát cho cam. Đất nước Myanmar còn khó khăn, kém phát triển hơn Việt Nam mà họ làm được, Việt Nam lại không làm được, thậm chí còn không dám đặt ra. Chúng ta kém cỏi, khó phát triển đến thế sao?

Tôi hiểu rằng khó khăn lớn nhất của việc thay thế xe máy bằng các phương tiện giao thông công cộng là vấn đề vốn.

AI SẼ ĐẦU TƯ?

Tôi cũng cho rằng nếu chỉ trông chờ nguồn vốn nhà nước (ngân sách, kể cả vay vốn ODA), Việt Nam sẽ không bao giờ đạt được mục tiêu thay thế xe máy bằng giao thông công cộng ở các đô thị lớn như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

Nhu cầu vốn cho giao thông công cộng rất lớn, một mình nhà nước làm không xuể. Các doanh nghiệp vận tải nhà nước cũng không đủ năng động để nhìn thấy hết các tuyến giao thông có thị trường và cơ hội đầu tư kinh doanh.

Để có một hệ thống giao thông công cộng phát triển đủ rộng, đủ dày để thay thế hoàn toàn xe máy, cần các doanh nghiệp vốn tư nhân, thậm chí vốn nước ngoài tham gia đầu tư và vận hành.

Các nhà đầu tư tư nhân và nước ngoài luôn quan tâm đến hiệu quả đầu tư đồng vốn.

Thiết nghĩ, họ sẽ không đủ mạnh dạn đầu tư vốn vào giao thông công cộng nếu nhà nước chưa có lộ trình cấm xe máy.

Như tôi đã viết ở bài trước, nếu cá nhân chúng ta có vốn, chính chúng ta cũng sẽ không dám đầu tư vào giao thông công cộng nếu nhà nước không có lộ trình cấm xe máy.

Bỏ vốn ra và trông chờ vào việc người Việt Nam tự từ bỏ thói quen đi xe máy, – việc đó nhà nước có thể làm (và chấp nhận rủi ro đầu tư), nhưng các nhà đầu tư tư nhân, nước ngoài thì chắc không nhiều.

Họ có nhiều cơ hội đầu tư an toàn, hiệu quả khác thay vì đầu tư vào một "canh bạc giao thông công cộng".

Vì vậy, đặt vấn đề có lộ trình cấm xe máy ở một số đô thị lớn là để tạo môi trường thu hút vốn tư nhân, vốn nước ngoài vào giao thông công cộng ở các đô thị nước ta.

Tất nhiên, ngoài việc đó, nhà nước cũng cần phải có nhiều chính sách hỗ trợ, tạo điều kiện khác để giao thông công cộng đô thị trở thành lĩnh vực đầu tư hấp dẫn, minh bạch.

LƯƠNG TRI LÊN TIẾNG

Nói tóm lại, mục đích bài viết của tôi trên VTC News ngày 28-10-2013 có ba mục đích chính.

Một là, kêu gọi sự ủng hộ của đông đảo người dân.

Hai là, kêu gọi quyết tâm chính trị, các hành động nhất quán, xuyên suốt của các cơ quan nhà nước.

Ba là, kêu gọi chủ trương, cơ chế chính sách tạo thu hút vốn đầu tư tư nhân, nước ngoài phát triển giao thông công cộng ở các đô thị lớn của Việt Nam. Nếu có được ba điều kiện đó, vấn đề đặt ra có thể giải quyết được.

Một số bạn đọc cho rằng việc cấm xe máy và thay thế chúng bằng các phương tiện giao thông công cộng còn đòi hỏi quy hoạch lại đô thị, xóa bỏ nhà ống, hẻm nhỏ.

Tôi nghĩ rằng nhà ống, hẻm nhỏ cũng là các vấn đề mà các đô thị của nước ta cần phải giải quyết để trở nên văn minh, hiện đại.

Tuy nhiên, các vấn đề này đòi hỏi phải có nhiều thời gian hơn và không nhất thiết phải giải quyết xong thì mới có thể xóa bỏ xe máy.

Trên thực tế, ở các nước phát triển, việc người dân phải đi bộ từ vài trăm mét đến vài km để đến bến giao thông công cộng là phổ biến. Không có nước nào mà bến giao thông công

cộng đủ nhiều đến tận từng nhà.

Cuối cùng, tôi muốn nêu một con số để bạn đọc hình dung. Theo tính toán sơ bộ của tôi, mỗi năm người dân Việt Nam chi khoảng 5 tỷ đô-la để mua xe máy, mua xăng, sửa chữa xe.

Đó là một khoản tiền rất lớn, nếu so với GDP hàng năm của Việt Nam chỉ khoảng 130 tỷ đô-la.

Xét về giá thành vận chuyển, xe máy không phải là phương tiện kinh tế so với các phương tiện giao thông công cộng và việc thay thế xe máy bằng các phương tiện đó còn mang lại hiệu quả kinh tế cho xã hội, ngoài các giá trị về an toàn giao thông và bảo vệ môi trường.

(VTC News, ngày 12-11-2013)

Vì sao công dân Lương Hoài Nam "mặn" chuyện cấm xe máy?



Kiên trì và nhiệt tâm với đề xuất cấm xe máy. Tâm huyết góp ý đổi mới giáo dục. Vẫn nặng lòng với hàng không dù... Vì sao vậy?

NẾU KHÔNG THAY ĐƯỢC CÁI XE MÁY THÌ CHÚNG TA... HÈN QUÁ?

Một số người bảo: Bàn chuyện cấm xe máy ở Việt Nam bây giờ là phù phiếm và xa vời vì phương tiện công cộng chưa phủ sóng và không thể phủ sóng? Anh vẫn nhiệt tình bàn vì không nghĩ nó xa vời hay biết xa vời mà vẫn bàn vì lý do khác?

Để có một nhà máy thủy điện lớn như Hòa Bình, Sơn La, hay để có một sân bay lớn như Long Thành, người ta cũng phải bàn tính trước vài ba chục năm. Để có một đô thị lớn Việt Nam không có xe máy trong tương lai 10, 15 hay 20 năm, cũng cần phải có điểm bắt đầu từ một hôm nào đó chứ? Các công việc chuẩn bị cho tương lai đó nhiều đâu kém việc xây một nhà máy thủy điện hay sân bay?

Nếu bây giờ không nghĩ thì sẽ không có tương lai đó. Không thể gọi tương lai đó là xa vời khi nhiều nước đã làm được rồi. Trung Quốc, Myanmar đã cấm hoàn toàn xe máy ở các thành phố lớn của họ.

NGƯỜI VIỆT NÓNG TÍNH VÌ ĐI XE MÁY!

Lý do gì khiến anh tâm huyết với chuyện "cấm xe máy" ở Việt Nam đến vậy?

Do tính chất công việc, có điều kiện đi đến nhiều nước trên thế giới, tôi không thấy nơi nào có nền giao thông xe máy kinh khủng như ở nước ta. Rồi tôi thấy mỗi năm trên dưới 10.000 người chết, hơn 20.000 người bị thương vì tai nạn giao thông, có đến 70% số vụ liên quan đến xe máy. Mỗi một giờ trôi qua, có một người Việt Nam đã bị chết vì tai nạn giao thông.

Tôi cũng cố gắng giải thích tại sao người Việt Nam bị ung thư và chết vì ung thư với tỷ lệ cao nhất nhì thế giới. Tôi nghĩ đó là hậu quả của các loại hóa chất trong thực phẩm bẩn, nước uống bẩn, không khí bẩn, trong rác rưởi, bụi bặm... Những thứ đó là một phần của nền giao thông xe máy, của lối sống bám vào xe máy.

Tôi cũng thấy, về mặt bằng chung, người Việt Nam nóng tính, ít đọc sách, ít sáng tạo. Tôi hình dung, mỗi một ngày mất vài ba giờ ngồi trên xe máy, chen chúc nhau trên đường với thần kinh căng thẳng, về đến nhà thấy oải cả người, thì những cái tôi vừa nêu cũng dễ hiểu. Nếu người dân được sử dụng các loại giao thông công cộng văn minh, hiện tại như ở Singapore, chắc tính người sẽ khác.

Nhiều người sẽ bảo: Vì ông Nam đi ô tô, không hiểu được vì sao người ta phải đi xe máy và nỗi khổ của những người phải dùng xe máy làm phương tiện sinh nhai?

Không hẳn như thế. Tôi chỉ sử dụng ô tô khi đi làm. Cả nhà tôi chỉ có một chiếc xe Mazda đời 2001, không đủ cho nhu cầu đi lại của cả nhà. Gia đình tôi còn có nhiều xe máy, tôi có lúc cũng đi xe máy. Nhưng không vì thế mà tôi yêu thích xe máy. Tôi đi xe máy và sợ nó chứ không hề yêu thích nó.

Tôi biết đi xe máy rất nguy hiểm, kể cả khi mình đi đúng. Nhi□u người bị tai nạn xe máy khi mình đi đúng luật.

VÌ NHIỆM KỲ CÔNG DÂN CỦA TÔI LÀ SUỐT ĐỜI...

Anh có buồn nếu xảy ra tình huống này: Người có trách nhiệm nào đó nói: Không nên nói đến việc cấm xe máy ở Việt Nam vì ảnh hưởng đến hàng triệu triệu người dân; Và đa số dư luận lập tức tung hô ý kiến này là "vị dân"?

Điều đó cũng có thể xảy ra chứ. Nhưng một người có trách nhiệm sẽ có công hơn đối với đất nước nếu phân tích được cho người dân hiểu tại sao cần đồng lòng để có lộ trình cấm xe máy sau 10, 15, 20 năm và tạo cơ hội phát triển giao thông công cộng an toàn, hiện đại, văn minh. Không có lộ trình đó thì tư nhân không bỏ vốn ra làm giao thông công cộng. Với thói quen của người Việt Nam, xe buýt không cạnh tranh lại được với xe máy. Mà nhà nước thì không đủ tiền đầu tư toàn bộ cho giao thông công cộng.

Đôi khi tôi cũng buồn; vì người dân rất hào hứng với một số thứ không có mấy giá trị, trong khi lại phản đối những ý tưởng có thể thay đổi, làm tốt cho cuộc sống của mình và của con cháu mình. Không làm được để đời mình hưởng thì cũng nên hành động vì con cháu chứ? Chẳng lẽ muốn các thế hệ con cháu lại tiếp tục sống với nền giao thông xe máy?

Là chuyên gia hàng không, nhưng gần đây, anh có vẻ đặc biệt quan tâm tới vài chuyện mà xem ra, "người ta" chẳng liên quan, chẳng động chạm gì tới anh cả (ví dụ như cấm xe máy, đổi mới giáo dục...)?

Tôi đâu có dùng tư cách hàng không của tôi cho các vấn đề đó? Tôi chỉ dùng một tư cách là công dân của đất nước. Là công dân, được hưởng lợi hay chịu thiệt với nền giao thông, nền giáo dục, tôi có đủ tư cách nêu ý kiến, đề xuất, đúng không?

Nếu đề nghị cấm xe máy lần này của anh lập tức bị dập tắt vì ý kiến có sức nặng, anh

có nản không? Có còn nhiệt huyết để tiếp tục đề xuất những câu chuyện tương tự không?

Tôi vẫn tiếp tục chứ! Mọi "ông quan" đều có nhiệm kỳ, còn "nhiệm kỳ công dân" của tôi là suốt đời cơ mà. Nếu một "ông quan" bác đề xuất của tôi, tôi sẽ chờ những "ông quan" khác và tiếp tục thuyết phục họ.

TÔI THÍCH CÁC BỘ TRƯỞNG NĂNG NỔ, XÔNG XÁO NHƯNG...

Chuyên gia Lương Hoài Nam từng được một báo gọi là "khách hàng" khi đăng tải góp ý của anh về giáo dục. Vậy, một tư lệnh ngành (Bộ trưởng) như thế nào thì vừa lòng khách hàng như anh? (Ví dụ năng nổ, xông xáo với những mệnh lệnh, hành động làm nức lòng dư luận...). Anh thường quan sát các Bộ trưởng theo góc nhìn nào, dữ liệu nào?

Tôi luôn luôn thích những vị bộ trưởng năng nổ, xông xáo, muốn thay đổi và có các quyết định, hành động thay đổi ngành mình để người dân được hưởng các dịch vụ tốt hơn.

Nhưng, "làm nức lòng dư luận" không phải là tiêu chí để tôi đánh giá các vị ấy. Do dân ta sống lâu dưới thời bao cấp, tính bảo thủ, trì trệ không phải ít, không phải cái gì nhiều người thích cũng đều tiến bộ, không phải cái gì nhiều người phản đối đã là sai. Thậm chí nhiều khi tôi còn thấy ngược lại.

Rất nhiều thay đổi đúng và tốt ban đầu xuất phát từ thiểu số, được ít người ủng hộ, bị nhiều người phản đối, cần có thời gian, nỗ lực thuyết phục.

Ít có thay đổi có tính thực chất, thực sự lớn nào có thể đạt được dễ dàng bằng cách mị dân.

Điều gì giúp anh giữ vững được niềm tin và nhiệt huyết sống khi sau những biến cố mà một người như anh lẽ ra không phải gánh chịu?

Tôi là người luôn luôn nhìn về phía trước và tạo ra các giá trị ở phía trước. Những gì qua rồi là qua rồi, vui hay buồn đều có giá trị trải nghiệm, hay để viết hồi ký, chứ chẳng thay đổi được gì cả. Cái gì không còn thay đổi được thì không thể tạo thêm giá trị cho nó được nữa, thế thì mất thời gian, đầu óc cho nó làm gì?

Những người thân có chia sẻ với anh về cách anh thể hiện tâm huyết, nhiệt huyết hiện tại không?

Gia đình tôi, đặc biệt là vợ tôi, tuyệt đối chia sẻ với tôi trong các công việc tôi làm và hỗ trợ tôi. Vợ tôi là "tổng biên tập gia đình" của tôi. Cô ấy đọc tất cả bài viết của tôi trước khi đăng.

Lương Thị Bích Ngọc*thực hiện*

(Khampha.vn, ngày 30-7-2014)

Hạn chế xe cá nhân: Vì sao thất bại?



Khi nào xe buýt không phải cạnh tranh với xe máy, kinh doanh xe buýt có lãi thì sẽ có nhiều người đầu tư. Cứ chờ nhà nước đầu tư tàu điện và xe buýt đủ thay thế xe máy thì còn rất lâu, thậm chí không bao giờ.

Các cơ quan quản lý giao thông vận tải (GTVT) nước ta đã và đang thất bại trong việc giải thích cho người dân hiểu và chia sẻ một chủ trương rất lớn và vô cùng quan trọng cho việc xây dựng một nền giao thông công cộng hiện đại, an toàn, văn minh với một lộ trình, cách thức thực hiện hợp lý. Giao thông công cộng là điều kiện không thể thiếu để hình thành đô thị hiện đại, văn minh, có môi trường sống đáng sống. Họ không có hành động nào để đông đảo người dân biết sự thật về trên dưới 30 thành phố ở Trung Quốc đã cấm hoàn toàn xe máy. Xe máy cũng bị cấm hoàn toàn tại thành phố Yangon (Myanmar), các đường phố lớn ở Jakarta (Indonesia). Họ biết nhiều nơi trên thế giới làm nhưng không hiểu cặn kẽ lý do tại sao và làm bằng cách nào, để thẳng thắn trao đổi với dân nước ta, tạo sự đồng thuận với chương trình hành động chung.

Do thiếu thông tin, nhiều người nghĩ một cách sai lầm rằng nếu cấm xe máy thì các đô thị nước ta thiếu đường cho xe buýt.

Bình quân, số ô tô của các tổ chức, cá nhân trên 1 km đường ở thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội là khoảng 45-50, ở Singapore là hơn 200 xe và Hồng Kông hơn 300. Hồng Kông có 10.000 xe buýt lớn, nhỏ đảm nhiệm một nửa vận tải công cộng, nửa còn lại do tàu điện và các phương tiện khác. Nếu "thả" 20.000 xe buýt lớn, nhỏ vào thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội để thừa giao thông công cộng thì mật độ ô tô bình quân ở hai đô thị này tăng thêm chưa tới 10 xe/km đường, chưa là gì so với Singapore và Hồng Kông.

Mặt đường ở các đô thị nước ta đang "gánh" xe máy là chính (hơn 1.500 xe/km ở thành phố Hồ Chí Minh và hơn 500 xe/km đường ở Hà Nội). Nếu thay hết bằng xe buýt, đường phố ở thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội sẽ rất thoáng.

Vấn đề là ai dám mạnh dạn đầu tư vốn vào xe buýt để cạnh tranh với xe máy và tâm lý ra khỏi nhà là lên xe máy, lười đi bộ của người dân ta? Khi nào xe buýt không phải cạnh tranh với xe máy, kinh doanh xe buýt có lãi thì sẽ có nhiều người đầu tư. Chờ nhà nước đầu tư tàu điện và xe buýt đủ thay thế xe máy ở các đô thị lớn thì còn rất lâu, thậm chí là không bao giờ.

Trong lĩnh vực dịch vụ (kể cả giao thông đô thị), không có nhà nước nào cung cấp được đủ nhiều và tốt. Nhà nước thiếu vốn thì càng phải dựa vào các nguồn vốn trong dân để giải

bài toán giao thông công cộng. Ở Trung Quốc, Myanmar hay Indonesia cũng vậy, họ cấm xe máy theo lộ trình chính là để tạo môi trường, điều kiện thu hút vốn tư nhân vào giao thông công cộng. Có lộ trình cấm xe máy thì sau 10, 15 hay 20 năm, các giải pháp phát triển giao thông công cộng đồng bộ sẽ xuất hiện bằng những nỗ lực chung của cả nhà nước, các nhà đầu tư và người dân.

Tham gia giao thông công cộng ví như "lấy sắt bọc thịt", tính mạng người được bảo vệ tốt hơn nhiều so với "lấy thịt bọc sắt" khi đi xe máy. Trong khi chưa thoát được và buộc phải sử dụng nó thì cần biết sợ để cùng đồng thuận vì một nền giao thông công cộng hiện đại, an toàn và văn minh. Không sợ sao được khi mỗi giờ ở nước ta bình quân có một người chết và hai người bị thương do tai nạn giao thông mà nạn nhân phổ biến là đang đi xe máy. Đó là sự "ổn định" từ năm này qua năm khác nhưng là sự "ổn định" rợn người. Có không ít vụ cả vợ chồng, con cái đều chết khi đang đi xe máy. Nếu đi bằng giao thông công cộng thì họ đã không chết oan nghiệt.

Hạn chế và từng bước tiến tới loại bỏ xe máy, phát triển giao thông công cộng là một việc rất quan trọng để phát triển các đô thị văn minh, hiện đại, có môi trường sống tốt và an toàn cho mọi người dân. Đó là những điều dễ nhìn thấy ở Singapore, Hồng Kông, Bắc Kinh, Thượng Hải, Quảng Châu, thậm chí là Yangon. Cơ quan quản lý hãy đặt ra và quyết tâm giải quyết vấn đề mang tính tầm nhìn chiến lược như vậy, thay vì làm những việc mà người dân không biết lợi ích lâu dài là gì, chỉ thấy trước mắt phải chi nhiều tiền hơn.

Người dân sẵn sàng đóng góp sự ủng hộ và tiền nhưng hãy chỉ ra một tương lai mà họ thấy đáng để đầu tư, vì quyền lợi của mình và các thế hệ con cháu. Hãy chỉ ra một cuộc sống văn minh và an toàn ở các đô thị tương lai mà nhà nước và người dân cần cùng đầu tư ngay từ hôm nay thay vì đưa ra các chính sách, giải pháp không rõ mục tiêu, chỉ tốn tiền dân. Những đô thị đó dứt khoát phải là đô thị của nền giao thông công cộng, không phải là đô thị của nền giao thông xe máy, chợ cóc và quán xá vỉa hè lộn xộn, nhếch nhác, bẩn thỉu, đày đọa con người, trực tiếp và gián tiếp uy hiếp tính mạng người.

(Báo Người Lao Động, ngày 10-01-2015)

Người vượt đèn đỏ đáng nhận sự khinh bỉ



Người tham gia giao thông đang tạo nên một mớ bòng bong giao thông đô thị, đồng thời cũng là nạn nhân của nó.

Có người hỏi tôi, nếu muốn gỡ thì bắt đầu từ cái gì, chỗ nào?

Tôi nói, hãy bắt đầu từ việc tuân thủ nghiêm ngặt tín hiệu đèn xanh – đèn đỏ và xử lý thật nặng lỗi vượt đèn đỏ, từ người đi bộ cho đến người đi xe máy, ô tô.

Sự sống phân ra âm – dương, loài người phân ra đàn ông – đàn bà, còn quy tắc giao thông thì dựa trên đèn xanh – đèn đỏ.

Mọi sự phá vỡ các "cặp cơ bản" này khắc gây nên tình trạng rối loạn, dù đó là sự sống, loài người hay giao thông.

Giao thông Việt Nam tạo cho tôi một thói quen khó sửa. Mỗi khi đến ngã ba, ngã tư, mặc dù gặp đèn xanh, tôi vẫn nhấp phanh, giảm tốc độ.

Mang thói quen đó ra nước ngoài, tôi bị những người lái xe ô tô phía sau bấm còi phản đối. Bạn tôi giải thích: "Đi như thế là sai luật, cảnh sát họ phạt đấy! Gặp đèn xanh cần giữ nguyên tốc độ. Giảm tốc độ gây nguy hiểm, ít nhất là làm những người lái xe phía sau khó chịu vì họ không sẵn sàng cho tình huống đó".

Ít nhiều thì tôi đã gây rối loạn giao thông ở nước ngoài với thói quen lái xe ở Việt Nam.

Nhưng ở Việt Nam mà không có thói quen đó thì tôi có thể sẽ lao thẳng vào... bệnh viện. Bởi sẽ đâm phải những người vượt đèn đỏ, hoặc bị họ đâm.

Đầu năm ngoái, tôi sang Myanmar. Điều ngạc nhiên thứ nhất là thành phố Yangon đã cấm hoàn toàn xe máy gần 10 năm rồi. Điều ngạc nhiên thứ hai là tôi không thấy bất kỳ cảnh sát giao thông nào trên phố trong cả bốn ngày ở đó, mặc dù đã để ý quan sát. Tôi thắc mắc. Bạn tôi giải thích là do thời tiết ở Myanmar nóng, cảnh sát giao thông ngồi ở trụ sở cho mát, khi nào mất điện, đèn giao thông không hoạt động thì họ mới xuất hiện để điều hành giao thông. Điều đó cho thấy ý thức tuân thủ đèn xanh – đèn đỏ ở Myanmar rất tốt. Còn ở các đô thị nước ta, vào giờ cao điểm, ở ngã ba, ngã tư nào cũng có vài ba cảnh sát vất vả điều hành giao thông, mặc dù đèn xanh – đèn đỏ vẫn hoạt động.

Cả nước có bao nhiêu ngã ba, ngã tư? Cần bao nhiêu cảnh sát giao thông cho đủ? Sự bất tuân thủ đèn xanh – đèn đỏ và nhiều quy tắc giao thông khác của người dân dẫn đến hậu

quả phải duy trì một lực lượng cảnh sát giao thông lớn khủng khiếp, nhưng trật tự giao thông vẫn thua những nước lân cận.

Khi thành phố Quy Nhơn (Bình Định) treo băng rôn “Vượt đèn đỏ chỉ dành cho người ít học” thì dư luận ầm ầm phản đối, bảo nói như thế là xúc phạm người dân. Theo tôi, không có gì xúc phạm người vượt đèn đỏ hơn chính hành động của họ. Tuy nhiên, chính xác hơn thì tấm băng rôn kia cần phải sửa lại là “Vượt đèn đỏ là vô văn hóa”. Tôi cho rằng những người vượt đèn đỏ cần nhận được thái độ khinh bỉ, hình phạt nghiêm khắc.

Họ làm rối loạn giao thông, gây nguy hiểm cho người khác và chính họ. Một phần cũng vì họ mà tốc độ ô tô trong các thành phố nước ta bị giới hạn phổ biến ở mức 50 km/h, so với mức 100 km/h trên các đường phố Singapore.

Mấy năm trước, dù đường vắng, anh họ của tôi đi xe máy, nghiêm túc dừng xe trước đèn đỏ và gãy chân do bị kẻ vượt đèn đỏ đâm từ phía sau. Anh ấy chắc chắn không phải là người duy nhất phải trả giá cho sự bất tuân thủ quy tắc của những kẻ vô văn hóa khác.

(Báo Giao Thông, ngày 08-5-2015)

Xếp hàng không phải chuyện nhỏ



Những ai sử dụng taxi ở nhà ga nội địa sân bay Tân Sơn Nhất đều thấy một kiểu xếp hàng rất... buồn cười!

Có hàng chục lối xếp hàng bằng inox liền kề trên vỉa hè. Người từ nhà ga đi ra tự đứng vào một lối xếp hàng. Thế nhưng, khi họ lên đến đầu hàng thì lại không còn hàng nữa. Vừa thoát khỏi những thanh inox trắng, những người đầu hàng chen chúc nhau, trở thành một đám hỗn loạn, tranh giành taxi.

Các xe taxi cũng không dừng ở vị trí cố định, theo thứ tự, mà dừng ở bất kỳ đâu có người vẫy xe.

Người ta xếp hàng để rồi lại chen nhau, mấy lối xếp hàng inox thành ra thừa.

Chuyện này cho thấy nhiều người chưa có văn hóa xếp hàng. Còn những người chịu trách nhiệm về trật tự, văn hóa ở đây thì lại chưa biết cách đưa mọi thứ vào trật tự như thường thấy ở các sân bay nước ngoài.

Khi tôi học ở Liên-xô (cũ), người ta hay đùa bằng việc sửa câu thông báo trên tàu điện ngầm thành: "Hành khách lưu ý, cửa tàu đang đóng lại. Ga tiếp theo là cuối hàng".

Tức là người ta xếp hàng dài đến nỗi, đầu hàng ở ga tàu điện ngầm này, cuối hàng ở tận ga sau.

Nhưng quả thật người Nga xếp hàng rất trật tự. Họ xếp hàng một, kể cả vợ chồng đi cùng thì cũng người trước, người sau không chiếm lối đi của người khác. Không riêng gì người Nga, mà người châu Âu đều xếp hàng rất trật tự. Không riêng gì người châu Âu, mà người châu Mỹ cũng xếp hàng như vậy. Không riêng gì người châu Âu, châu Mỹ, mà người châu Úc và hầu hết người châu Á cũng xếp hàng rất trật tự.

Người Việt Nam cũng xếp hàng rất trật tự khi chúng ta ở châu Âu, châu Mỹ, châu Úc, hoặc ở các nước châu Á văn minh khác.

Còn khi người Việt Nam ở Việt Nam, chúng ta cứ phải chen nhau! Có thể nói, chen lấn, xô đẩy, thậm chí đến mức trèo lên đầu nhau, là một hiện tượng rất phổ biến, kể cả ở những nơi tâm linh như đền, chùa.

Chen lấn, xô đẩy thể hiện văn hóa cướp giật.

Người ta cướp cái có thể đến tay người khác trước, sợ nó không đến tay mình. Người ta cướp thời gian của người khác. Người ta cướp cả sự thoải mái tinh thần và sức khỏe của người khác, kể cả của người già, trẻ em.

Nhưng người ta không hề nghĩ thế. Đó là điều đáng sợ, khi người ra làm những việc xấu xa, mang tính cướp giật, mà không hề nghĩ như thế là xấu xa. Khi không nghĩ thì người ta không sửa. Thậm chí người ta còn hả hê với kết quả của cuộc chen lấn, xô đẩy, bất chấp tính công bằng mà việc xếp hàng lấy làm mục đích của nó.

Người ta hay phàn nàn về những thứ mà người ta coi là "bất công bằng" trong cuộc sống và công việc. Nhưng thường một người chỉ nhìn thấy sự bất công bằng khi mình là nạn nhân, ít khi thấy sự bất công bằng khi mình được lợi.

Nếu ý thức về sự công bằng không sâu sắc, trở thành bản năng gốc, phản xạ tự nhiên trong những việc tưởng là nhỏ như xếp hàng, không thể tạo nên được một con người công bằng.

Những người không có văn hóa xếp hàng là những người thường thể hiện sự giành giật trong muôn vàn công việc và tình huống của cuộc sống. Đó là những người mà Fukuzawa, tác giả của sách Khuyến học đã mô tả "... thường đã ngu dốt lại hay tham vọng, tìm mọi cách lừa đảo, luồn lách pháp luật, không cần hiểu ý nghĩa của luật pháp... Bản thân họ được pháp luật bảo vệ, nhưng hễ cứ thấy bất lợi cho mình thì họ lại thản nhiên vi phạm, ngang nhiên phá luật...".

Thế nên, chuyện xếp hàng không phải là chuyện nhỏ. Nó là một chuyện rất lớn của nước ta. Nếu không sửa được, đất nước khó phát triển.

(Báo Giao Thông, ngày 15-5-2015)

PCT: Hiệp định hợp tác về bằng phát minh sáng chế